Чтобы жить

Александр Сергеевич Куманичкин

SHOUT
SHARE
IT

- Куманичкин Александр Сергеевич

Куманичкин Александр Сергеевич
Чтобы жить

Куманичкин Александр Сергеевич

Чтобы жить...

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Литературная запись Е. Куманичкиной

Аннотация издательства: Героя Советского Союза генерал-майора авиации Александра Сергеевича Куманичкина уже нет в живых: он скончался в октябре 1983 года. В годы войны, будучи летчиком-истребителем, командиром эскадрильи, штурманом 176-го Проскуровского полка свободных охотников, А. С. Куманичкин в боях с немецко-фашистскими захватчиками показал высокую боевую выучку, проявил себя талантливым воздушным бойцом. Войну А. С. Куманичкин закончил в небе Германии, под Берлином. 36 сбитых вражеских самолетов - таков общий боевой счет советского аса.

Андрей Мятишкин: По книге Н.Г. Бодрихина "Советские асы" Куманичкин сбил во время Великой Отечественной войны лично 31 самолет противника, в группе 1 самолет, и в Корее 6 самолетов лично.

Об авторе: КУМАНИЧКИН Александр Сергеевич. Родился в 1920 году. Участник Великой Отечественной войны. Окончил Борисоглебское авиационное училище и Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова. Герой Советского Союза, генерал-майор авиации. Награжден орденом Ленина, шестью орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды и многими медалями. \\\ Андрей Мятишкин

Содержание

Начало
Показательный пилотаж
Тяжело в учении...
Одиннадцатое июля
Две горсти смертей
Обычное дело
Рядом - друзья
Страсти-мордасти
Пал Иваныч
Вслепую
О храбрости

Саша Павлов на земле и в воздухе
Батя
Невезучий
Полет в Москву
Новое назначение
Павел Федорович Чупиков
Байда
Хозяин неба
Техники
Под бомбами
Последние бои
Вместо послесловия

Начало

- Курсант Куманичкин по вашему приказанию прибыл!

Стою в ленинской комнате перед командиром звена капитаном Василием Зайцевым и, как говорится в неписаном уставе, - "ем глазами начальство, выражая удовольствие".

А начальство, совсем не по-уставному, добродушно приглашает:

- Прибыл, значит? Ну, раз прибыл - садись, поговорим!

- Слушаюсь!

Сажусь на стул и жду, что будет дальше.

- Тут вот какое мнение есть, - говорит командир звена, внимательно разглядывая меня, словно видя впервые, - оставить курсанта Куманичкина после окончания училища инструктором. Как смотришь?

Вопрос чисто формальный. Любой работник училища знает: курсанты рвутся в строевые части. Я исключения не составляю. Но командир звена знает и другое в армии от назначений отказываться не принято. Приказ есть приказ.

- Прошу отправить меня в часть, - выпрямляюсь я под пристальным взглядом командира звена. И добавляю почти жалобно: - Очень прошу.

- Садись, - неожиданно мягко говорит капитан. - Садись и слушай.

Когда начальство начинает говорить мягким голосом, добра не жди: судьба твоя решена окончательно и бесповоротно.

- Твой инструктор Карпов рекомендовал тебя как способного курсанта. Ты же понимаешь, поднять машину в воздух - еще не значит быть летчиком. А наша задача - не самолетом научить человека управлять - летчиком-истребителем его сделать. Вот почему нам в училище нужны толковые инструкторы. А в часть ты еще попадешь. Тебе лет-то сейчас сколько? Двадцать?

- Девятнадцать.

- Еще налетаешься досыта, - подытоживает капитан. И добавляет невесело: И, чего там скрывать, навоюешься, боюсь, тоже досыта. А назначению не кручинься - нужная работа!

"Адова работа", - думаю я, выходя из ленинской комнаты, не без злости вспоминая лестную характеристику, данную мне моим инструктором Иваном Петровичем Карповым. Происходит этот разговор в конце 1939 года, когда до выпуска моего из Борисоглебского училища имени В. П. Чкалова остается несколько недель...

Перед войной мальчишки играли в челюскинцев и папанинцев. Перелеты Чкалова, Водопьянова, Громова поражали воображение. Молодая страна завоевывала пятый океан размашисто и уверенно. Мы шли в осоавиахимовские аэроклубы и завидовали молодым парням в темно-синей форме с голубыми петлицами. Мы темпераментно пели: "И нам даны стальные руки-крылья" и осаждали военкоматы с просьбами направить в летные училища.

Летом 1938 года я закончил аэроклуб Пролетарского района Москвы и был отобран для дальнейшей учебы в Борисоглебское авиационное училище летчиков-истребителей. Итак, прощай, обувная фабрика, до свидания, Москва, здравствуй, Борисоглебск, здравствуй, небо! Не я буду теперь завидовать крылышкам в голубых петлицах, а мне! Я буду летать!

Увы, в училище нас всех ждало на первых порах разочарование: всю зиму шли строевые занятия и теоретическая учеба. И никаких полетов. Теперь-то я понимаю, что это было правильно - из "казацкой вольницы", какую мы представляли, надо было сделать дисциплинированных, подтянутых людей. Срок обучения был тогда чрезвычайно маленьким - год. Через двенадцать месяцев с двумя "кубарями" в петлицах мы, молодые лейтенанты, пойдем в части и к тому времени должны будем уметь многое - летать, принимать ответственные решения, подчинять свои эмоции интересам дела.

Всю зиму по нескольку часов в день мы отрабатывали на плацу "налево!", "направо!", "кругом - марш!"... Вся эта шагистика нам ужас как надоела, мы потихоньку ворчали и только потом, спустя какое-то время, вдруг ощутили удивительное превращение: неуклюжие, нерасторопные парни становились подтянутыми, дисциплинированными, собранными. Наши командиры хорошо знали свое дело - они понимали, что летчику нельзя быть расхлябанным, разболтанным, неточным. В полете, где счет идет на секунды, важны четкость, аккуратность, сметка. Внешняя подтянутость, привычка к порядку способствовали и нашему внутреннему преображению. Тут надо отдать должное

нашим учителям - процесс этот шел быстро и четко: мы буквально на глазах превращались в военных людей.

Этому способствовала вся атмосфера училища. На теоретических занятиях мы сидели с раскрытыми ртами - так было интересно слушать лекции по теории полета, самолетовождения, стрельбы и другим предметам. До сих пор с благодарностью вспоминаю полковника Панова - старого коммуниста, человека, прошедшего гражданскую войну, награжденного орденом Красного Знамени. Он читал лекции по истории полета. Никаких конспектов, никаких шпаргалок - только живой разговор, обращенный к нам, слушателям. И таким же образом вели занятия практически все наши наставники.

Учебная иерархия была в училище четкая: эскадрилья - отряд - звено группа. В каждой эскадрилье - два отряда, в каждом отряде - четыре звена. Командовал нами майор Мельников. Стоило ему появиться в расположении эскадрильи, как курсанты замирали - нет, не от страха, а от желания "показаться" с лучшей стороны. Комэск был для нас недосягаемым божеством, на его занятиях муха пролетит - слышно было: так тихо мы сидели. Каждое слово командира ловилось на лету. Майора мы уважали за высокие профессиональные качества - летал он отлично.

Душой эскадрильи, Батей был наш комиссар Старченко. Человек уже немолодой, он не знал ни отдыха, ни покоя. Его можно было видеть в подразделениях, на плацу, на аэродроме. Батин рабочий день проходил в постоянном общении с курсантами. В любое время можно было обратиться к комиссару за помощью, за советом - отказа не было. Каждого из нас Старченко знал не только по имени и в лицо. Он знал наши биографии, наши характеры и интересы, наши наклонности. Мы всегда помнили: если трудно, если нужна помощь - у комиссара получишь поддержку. Не словом утешит - делом поможет. Так и остался у меня в памяти комиссар Старченко как эталон политработника.

Командиром нашего первого отряда был капитан Юсим. С ним мы встречались чаще, чем с командиром эскадрильи: он руководил нашими полетами. Юсима тоже считали мы образцом летчика. Он прекрасно летал и хорошо знал машину.

Наше третье звено возглавлял капитан Зайцев, впоследствии прославленный ас - дважды Герой Советского Союза. Как летчик Зайцев был очень силен, так что нам было с кого брать пример. Совершая поочередно с каждым из нас контрольные полеты, Зайцев безошибочно определял летные качества начинающих пилотов.

В каждом звене было три инструктора. Они отвечали за

подготовку своих летных групп, в каждой из которых числилось 10-12 курсантов. Инструктор летал с ними, проводя занятия до самого выпуска. С нами работал инструктор старший лейтенант Карпов. Невысокого роста, подвижный, резкий, он успевал всюду! И спуску лодырям не давал. Иван Петрович не только великолепно летал - он был прирожденным педагогом. Карпов знал наши сильные и слабые стороны, знал, кого нужно приободрить, кого поругать. Терпеть не мог зазнаек: стоило ему услышать, что кто-то из курсантов похваляется своим мастерством, как тут же следовала такая уничтожающая характеристика хвастуна, что у того надолго пропадала охота к самовосхвалению. Когда же Иван Петрович видел, что у нас не все ладится, что кто-то пал духом, то находил ободряющие слова, заставляя поверить в собственные силы.

- Плохо слетал, Саша, - говорил он мне после полета. - А знаешь, почему? Невнимательно изучил задание. Плохо к полетам подготовился. На авось, друг мой, в небе не летают. Даже в учебный полет. А если бой?..

Работа инструктора - работа сложная. Нагрузка большая и ответственность тоже. Весь день непрерывные полеты: в группе 10 человек, и с каждым надо слетать 2-3 раза. К концу полетов у нашего инструктора чистыми от пыли оставались только зубы. И, сверкая белозубым ртом, Иван Петрович устраивал очередной разнос неудачно слетавшему курсанту.

Надо сказать, что мы хорошо знали особенности характера нашего наставника, умели безошибочно определять все перемены в его настроении. Если предвидится разгон, лицо у Ивана Петровича бледнеет, губы дрожат. Еще не знаешь, кому достанется на разборе, но знаешь, что разнос будет справедливым и точным. Иногда мы жестоко страдали от таких разборов, но понимали, - так и надо. Слово Карпова было законом для каждого из нас.

Помню такой случай. Считался я у нашего инструктора неплохим курсантом прежде всего по технике пилотирования, был одним из первых допущен к самостоятельным полетам на истребителе. Но Иван Петрович предпочтения никому особенно не оказывал и снисхождения не делал. Поэтому я ничуть не удивился, когда однажды Карпов предложил мне слетать с ним в контрольный полет на двухместном самолете.

Полетели. Я был уверен: вот сейчас-то покажу "класс". И показал - на простейших элементах допустил ошибку. Есть такое упражнение у летчиков - полет по "коробочке". Выполняя это упражнение, надо четко строить маршрут в соответствии с посадочным знаком, а я ушел в сторону. И вдруг слышу в

переговорном аппарате:

- Куманичкин, ты что, летать разучился?

Смотрю на приборы, показания их в порядке. Лихорадочно соображаю, в чем же дело. Снова слышу голос Карпова:

- Куманичкин, я все силы приложу, чтобы оставить тебя инструктором в училище. Поймешь тогда, какие дурашливые среди вас попадаются.

Это было самое страшное. Карпов не объяснял мне ошибку, надеясь на мою сообразительность, а я... Но в чем же все-таки дело? Еще раз смотрю на приборы, на землю. Ага, замечаю, что ухожу в сторону, под углом, от четко различимого посадочного знака Т. Вот откуда все мои беды! Быстро исправляю ошибку, а в переговорном устройстве слышится:

- Такие ошибки даже дети не допускают. Тебе не на самолете летать - на телеге ездить. Зачем тебя, такого непутевого, только мать родила...

И так далее. До самой посадки. Когда мы сели, я вылез из своей кабины и поднялся к инструктору, который оставался в самолете (Ивану Петровичу предстояло лететь со следующим курсантом).

Докладываю, как положено:

- Товарищ инструктор, разрешите получить замечания!

По лицу Карпова, по его дрожащим губам понимаю, что ничего хорошего я сейчас не услышу. И хотя ошибка была плевая, и я давно уже летал самостоятельно, и контролировал Иван Петрович едва ли не один полет из десяти - "продраил" меня Карпов так, что настроение мое мгновенно скатилось к нулевой отметке. Не видать, думаю, мне сегодня самостоятельных полетов - отлетался. В глубине души я понимал, что инструктор прав, что чем требовательнее он к нам, тем ощутимее будут конкретные результаты, но... обидно было, страшно вспомнить.

Карпов, не обратив, казалось, никакого внимания на мои переживания, улетел в очередной контрольный полет. Минут через двадцать самолет приземлился. Иван Петрович вылез из кабины и подозвал меня к себе.

- Переживаешь?

- Угу...

- Правильно делаешь. За одного битого двух небитых дают. Вон стоит "семерка" - полетишь самостоятельно, выполнишь полет по всем правилам. Задание остается прежним. И запомни: за малейшую ошибку в дальнейшем - шкуру спущу! Летать ты можешь значительно лучше. А инструктором я тебя все же оставлю. Иди!

Я - опрометью к "семерке", одноместному истребителю.

Прощен!

Надо сказать, что требовательность Ивана Петровича приносила свои плоды: курсанты его группы летали хорошо - он не прощал нам малейшей погрешности. Вот почему на резкость (а подчас и грубость) Карпова мы не обижались: понимали, что требовательность инструктора куда важнее его словечек, которые в общем-то в его устах звучали хоть и обидно, но не зло. Да и к тому же наш инструктор так исчерпывающе точно объяснял нам причины всех наших промахов, так толково показывал, как их следует устранять, что очень быстро мы привыкли к грубоватой манере Ивана Петрович/а изъясняться и научились правильно воспринимать каждый очередной его разнос.

Карпова мы любили и подражали ему во всем. Каждую тонкость летного дела знал Иван Петрович в совершенстве.

Проходим пикирование - сложный маневр пилотирования, требующий выдержки и точного расчета. Иван Петрович объясняет просто.

- Имейте в виду, если хотите жить, - самолет всегда дает осадку, при любом маневре. Чем круче пикирование, тем больше осадка. Учтите это, когда выводите самолет из пике при резком переводе его на вертикальные фигуры. А то и костей не соберете...

Потом я не раз вспоминал этот совет своего учителя. Сколько летчиков в безобидных, казалось бы, ситуациях, погибли, не сумев справиться с самолетом при выводе из пикирования.

Подходило время расставания с училищем. Мы мечтали о строевых частях. Каково же было мое разочарование, когда я узнал, что оставлен в училище инструктором вместе с другими курсантами моего звена - Иваном Смирновым, Михаилом Седовым, Алексеем Кондрашовым, Алексеем Скрипкиным, Алексеем Наследуховым, Николаем Девяткиным. Исполнил-таки Иван Петрович свое обещание. Но ничего не попишешь - надо подчиняться.

И не могли мы тогда знать, двадцатилетние лейтенанты, что боев нам не избежать, что через год-два все мы окажемся в действующей армии и что после войны в живых останется только двое из нас - Коля Девяткин и я.

Ничего этого, повторяю, я не мог знать в конце 1939-го, выходя из ленинской комнаты училища и завистливо поглядывая на своих однокурсников, уезжавших в дальние гарнизоны.

Самому мне доведется попасть в строевую часть только в начале войны.

Показательный пилотаж

Почти до начала войны я работал в Борисоглебске

инструктором. Учил летать молодых, неоперившихся курсантов, каким совсем недавно был сам. Июнь 41-го года застал меня под Москвой, где я командовал истребительной эскадрильей.

В первые недели войны немецкая авиация захватила господство в воздухе. Фашисты использовали тактику внезапных налетов на наши аэродромы, поэтому потери в самолетах с нашей стороны были весьма значительны.

К августу 1941 года в наших авиачастях сложилось исключительно тяжелое положение. На пополнение прибывали сотни летчиков, но без самолетов (их называли в частях "безлошадные").

Истребители первого года войны - ЛаГГ-3 - по сравнению с немецкими машинами уступали им по своим летно-тактическим качествам. На аэродромах стояли десятки и сотни самолетов, поступивших прямо с авиазаводов; некоторые из них даже не успели покрасить в заводских цехах. Инженерный состав и техники авиачастей делали все от них зависящее, чтобы в максимально короткие сроки привести самолеты в боевую готовность, устранить все дефекты.

Огромного напряжения требовала от авиаторов обстановка, сложившаяся в начальный период войны. И, надо прямо сказать, что касается морального испытания боевых качеств наших летчиков, то тут они всегда были на высоте. Известно, что они вызывали справедливое восхищение не только друзей наших, но и врагов. Однако успех определялся не только этим. Нам пока не хватало опыта и мастерства. Самолеты, на которых мы летали, были тихоходны, легко уязвимы...

Удивительное все-таки хранилище - память человеческая. Подробности своего первого боя я не помню. Вероятно, напряжение и волнение были столь велики, что возник естественный в таких случаях провал. Боев было настолько много и были они так похожи друг на друга, что сегодня все они сглаживаются в памяти.

Но всплывают время от времени эпизоды, казалось бы, второстепенные, несущественные, и никуда от них не деться, не уйти. Видимо, в них, частных эпизодах войны, отразились какие-то закономерности моей профессии летчика-истребителя, какие-то важные проявления человеческого характера на войне.

Летом 1942 года немцы мощными танковыми ударами взломали наш фронт в районе Ростова, рассекли его надвое и устремились к Волге и на Кавказ. Наша эскадрилья 943-го авиаполка в то время взаимодействовала с полком бомбардировочной авиации: мы прикрывали бомбардировщиков, ходивших в тылы врага. После прорыва фронта немцами мы так

часто перебазировались в южном направлении, что в конце концов потеряли связь с командованием нашего полка, да и с бомбардировщиками тоже. Еле успевали мы в те тяжелые дни менять аэродромы, держа курс на Северный Кавказ.

Теперь уже не помню, где, то ли в Минеральных Водах, то ли в Грозном прибегает ко мне инженер эскадрильи Валентин Климов и докладывает:

- Обнаружен совершенно исправный самолет УТИ-4.

- Как это обнаружен? - спрашиваю.

- Стоит в кукурузе. Уже три дня никто к нему не подходит. Беспризорный. Документов на него нет. Что делать будем?

Что делать в таких случаях, я и сам толком не знал. Какой у самолета моторесурс, сколько он налетал, никто на эти вопросы ответа не даст. Как поведет себя в воздухе, тоже не ясно. Но и бросать машину смысла нет. УТИ-4 двухместный учебно-тренировочный истребитель - мог пригодиться для обучения молодых летчиков, поэтому мы с инженером договорились, что он осмотрит самолет и определит его состояние. И если УТИ-4 окажется пригодным для полетов, я его облетаю.

В результате нашего отступления мы уперлись в Каспийское море в районе Махачкалы. К этому времени фронт начал постепенно стабилизироваться. Летчики и техники приводили в порядок свою изрядно потрепанную материальную часть. В моей эскадрилье было пять самолетов МиГ-3 (по поводу этих неудачных машин, по конструкции тяжелых и с вечно перегревающимся мотором, летчики невесело шутили: "Миг - и от самолета одни щепки"); три истребителя И-16 ("ишаки" - так называли эти самолеты летчики - обладали хорошей маневренностью, но значительно уступали в скорости истребителям противника); один УТ-2 (учебно-тренировочный самолет легкого типа) и приблудный УТИ-4.

Вскоре отыскались и бомбардировщики. Поскольку фронт был далеко, наша задача сводилась к прикрытию с воздуха аэродрома базирования бомбардировочного полка. О том, что у нас появился самолет-беспризорник, летчики-бомбардировщики знали.

В свободное от полетов время они приходили к нам посмотреть, как мы летаем на этом УТИ-4. Ну а поскольку машина была двухместной, то наиболее любознательные и любопытные иногда просили их покатать.

Пришел однажды и знаменитый летчик - Герой Советского Союза Николай Ситнов. О мастерстве Ситнова ходили легенды. А вот не из области легенд вместо положенной тонны бомб Николай в дальние вылеты брал в два раза больше. Такие полеты,

конечно же, требовали от пилота высочайшего профессионального мастерства.

Николай разыскал меня и говорит:

- Саня, прокати меня разок, да покажи мне, каков он, пилотаж, на истребителе?

Человек, несведующий в авиации, может подумать: какая разница, что на истребителе летать, что на бомбардировщике - принципы-то полета одни и те же. На самом же деле в полетах на истребителях и бомбардировщиках есть существенное отличие. Летчик-бомбардировщик практически знает только горизонтальный полет. Истребителю же часто приходится вести бой и на вертикалях. К тому же в бою летчик выполняет самые сложные маневры, стремясь занять наиболее выгодную позицию для проведения атаки. Вот почему фигуры высшего пилотажа для летчика-истребителя - основа основ.

Все пилоты должны обладать храбростью и выносливостью, должны отлично владеть машиной, уметь быстро сориентироваться в любой обстановке, молниеносно принять решение. Но летчик-истребитель должен к тому же обладать железной выносливостью, потому что ни на одном типе самолетов летчику не приходится испытывать такое напряжение, такие перегрузки, как на истребителе при выполнении фигур высшего пилотажа на высоких скоростях.

Ну, я Ситнова и прокатил. Сделал одну фигуру, вторую, третью... Бросаю самолет то вверх, то вниз. Оборачиваюсь к кабине, где сидит Ситнов (в УТИ-4 кабина обучаемого находится сзади), а он мне пальцем показывает: давай, мол, вниз. Наверное, перегрузки на него подействовали.

Садимся.

- Нет, - признается Николай, - эта авиация не для меня. Сидишь, как на острие шила. Все крутится, ни черта не разберешь.

И ушел. Я тоже собрался было уходить, но тут ко мне неожиданно подошла медсестра. (Полагается, чтобы во время полетов на старте дежурили санитарная машина с врачом и сестрой.)

- Товарищ старший лейтенант, я до войны окончила аэроклуб. Летала на У-2. Я вас очень прошу, покажите мне полет на истребителе. Ну, пожалуйста.

Надо сказать, до войны в аэроклубах девушек много было. В летные училища их, как правило, не принимали. Но это девичьего пыла не остужало. И недаром во время войны было сформировано несколько женских авиационных полков. Так что просьба медсестры у меня особого удивления не вызвала, равно как и

особого восторга. Трудно, знаете ли, пилотажем второй раз подряд заниматься. Ладно, думаю, прокачу я тебя, так прокачу, что потом долго вспоминать будешь...

Принесли девушке парашют, показали, как им пользоваться, надела она его, и мы взлетели. Обернулся - вижу, сидит мой пассажир, улыбается. "Давай, давай, думаю, - улыбайся, посмотрим, куда сейчас твоя улыбка денется".

Набрал высоту, нужную для пилотажа, делаю переворот, петлю. Перегрузки более чем достаточные, в глазах темнеет, к сиденью прижимает. Оборачиваюсь пассажирка все с той же улыбкой сидит. Я пальцем показываю: "Еще?" Кивает головой: "Да!"

Ладно, думаю, это ты еще цветочки видела. Делаю более сложный комплекс пилотажа. Пассажирке хоть бы что. Сидит по-прежнему. Улыбается. И показывает: "Еще!" И в глазах - жажда полета. Прямо-таки неуемная жажда. Набираю вновь высоту. И даю такой сложный каскад фигур, на который были только способны в этот момент и я, и машина. У меня в глазах темно от перегрузок, с консолей срываются струи (это значит, что для машины наступили предельные перегрузки), я слизываю языком пот, а моя пассажирка только улыбается. Прямо как киноактриса какая-нибудь или рекламная барышня с плаката.

Думаю, что, если бы моя бесстрашная "летчица" предложила мне и дальше пилотировать, я бы, пожалуй, не смог. Устал. Но она ничего мне не сказала, когда я снова к ней обернулся. И тогда я показал ей, что иду на посадку. Сели. Подбегает Климов.

- Ты что, Саня, совсем уже дошел... Я с себя всякую ответственность снимаю за состояние самолета. Если так всех катать будешь...

А у меня даже ответить сил нет. Укатала меня медсестра. А сама сидит в кабине, улыбается, но, судя по всему, тоже чувствует себя неважно. Помогли ей выбраться из кабины, сняли с нее парашют. Подошла она, пошатываясь, ко мне.

- Спасибо, товарищ старший лейтенант. Только сейчас я поняла, что такое авиация.

Девушка ушла к своей санитарной машине. А я подумал: "После такого пилотажа она очень бодро держится. Неплохой бы летчик-истребитель вышел из этой девчонки, если б ее выучить летать". Когда спустя пару часов какой-то техник, сбив неосторожно палец, побежал на перевязку, то обнаружил, что моя недавняя пассажирка спит в санитарной машине беспробудным сном. Потом мне рассказали, что поздно ночью подруги перенесли ее, спящую, в палатку. Дня через два-три я встретил ее снова на дежурстве:

- Ну что, полетим еще?

- Это было бы здорово, плохо только то, - отвечает медсестра, - что отсыпаться приходится долго...

Наша относительно спокойная жизнь вскоре окончилась. Фронт приближался. Работы стало намного больше, вылеты следовали один за другим, и нам уже было не до тренировок.

Тяжело в учении...

- Товарищи летчики! Поздравляем вас с окончанием учебы и прибытием в регулярную часть Военно-Воздушных Сил!

Голос нашего командира полка хорошо слышен в морозном воздухе. Мы стоим на заснеженном поле аэродрома в связи с прибытием в часть пополнения выпускников авиационных школ, совсем еще юных сержантов в новенькой форме, мальчишек, старшему из которых едва ли больше девятнадцати. Вот уже несколько дней, как мы квартируем на новом месте, осваивая самолеты ЛА-5 и укомплектовывая состав, изрядно потрепанный в сражениях сорок второго года.

- Нам предстоят суровые бои, но, прежде чем вы поднимете свои машины навстречу противнику, я должен быть уверен, что вы победите его. Но чтобы добыть победу в бою, надо быть не только храбрым летчиком, надо быть хладнокровным, знающим летчиком, нужно приобрести опыт.

Искоса поглядываю на стоящих неподалеку новичков и понимаю, что они сейчас плохо слушают своего командира. Их мысли уже там, на передовой, в небе. Они мысленно уже сбивают фашистские машины, уже ловко заходят в хвост, уже стремительно атакуют захваченного врасплох противника.

- Вы пойдете в бой, - словно угадывая мысли новобранцев, продолжает командир полка, - война не дает нам времени на учебу, но мы будем учиться. В бою, в свободное время. Учиться летать, учиться бить врага, учиться побеждать. Будет трудно, но мы все должны помнить суворовское правило: "Тяжело в учении легко в бою"...

Ах, Александр Васильевич, грустно размышляю я, не знал ты, что такое современный воздушный бой, иначе не стал бы обнадеживать насчет легких боев. Нет его, легкого боя. Всякий раз, встречаясь с врагом, отдаешь все силы, все знания, весь опыт, чтобы одержать над ним верх, и когда машина касается, наконец, колесами земли, чувствуешь взмокшей спиной и набухшими руками, чего тебе стоил очередной воздушный поединок.

- Я знаю, ваш летный опыт невелик, - заключает командир полка, - но опыт дело наживное. С сегодняшнего дня в каждом звене, в каждой эскадрилье с новичками будут заниматься ветераны полка.

Началась учеба. Работы было много. Летали с утра до вечера. Слетывали, как говорят летчики, пары, звенья, эскадрильи. Использовали каждый погожий день, каждую свободную минуту. Но поджимала война, не давала она возможности неторопливо и обстоятельно научить каждого новичка тому, что могло бы пригодиться в боевом вылете. В апреле сорок третьего года наш полк вылетел под Белгород, где вошел в состав 8-й гвардейской истребительной дивизии 2-й воздушной армии. Она была создана в мае 1942 года приказом Верховного Главнокомандующего на основе ВВС Брянского фронта.

Нашей базой стал аэродром в Касимове, недалеко от Обояни. Начались привычные фронтовые будни - облет линии фронта, патрулирование, изучение противовоздушной обороны противника (попросту говоря, давали новичкам "понюхать пороха" зениток перед готовящейся операцией. А что она не за горами, догадаться было нетрудно).

Вот так мы и летали в те дни парами: ведущий - кто-нибудь из "стариков", ведомый - новичок. Однако через некоторое время столь несложные с точки зрения новичков полеты стали вызывать среди молодых летчиков тихий, а то и громкий ропот.

- Это что же получается, - витийствовал как-то Иван Кочетков в кругу сочувственно внимающих ему молодых пилотов, - технику нам сложную доверяют, а как задание чуть посерьезней, извольте отдохнуть? Не смеют, что ли, командиры?

"Старики", сидящие тут же, посмеиваются, кто-то из новичков поддакивает Ивану, а Михаил Семенцов, весельчак и балагур, за плечами которого - сотни боевых вылетов, не выдерживает и, ехидно улыбаясь, добавляет масла в огонь:

- И то, Ванечка, правда. Куда только командование смотрит, не понимаю. Ведь выпусти тебя сейчас в бой - и войне конец. Представляете, братцы, служба оповещения тотчас бы заработала: "Ахтунг, ахтунг! В воздухе - прославленный ас Иван Кочетков!" Ну, конечно, вся люфтваффе - в панике. Немцы выбрасываются прямо из кабин самолетов в воздух, аэродромные команды разбегаются. Гитлер остается без авиации, а без авиации какая ж война? Капитуляция! Ура! А кто победитель? Как, вы не знаете нашего прославленного, нашу гордость... Героя ему! Дважды! Трижды! Гак что давай, Ваня, просись в бой. Если, конечно, сможешь взлететь с первого раза не поперек полосы, а вдоль...

Все хохочут. Иван сидит молча, будто семенцовское красноречие к нему отношения не имеет. Молчат и другие новички - Константин Лабутин, Михаил Арсеньев, Николай Королев, Дмитрий Голдырев. Да ведь и что возразишь - летного опыта и впрямь маловато. А война не разбирает, кто в первый раз

летит, а кто в сотый. Требования ко всем одни.

- Не горюй, Иван, - утешаю я. - Чего-чего, а боев на наш век хватит. В небо взлететь - штука нехитрая. Не дать фашисту его задачу выполнить - дело посложней. Тут на одном желании далеко не улетишь. А то получится, как в прошлый раз.

...Тогда и впрямь все получилось не лучшим образом. Возвращаясь с очередного патрулирования, наша восьмерка обнаружила шесть "мессеров". В бою маневры резкие, так что очень скоро новички - Кочетков, Арсеньев и другие оторвались от своих ведущих.

Среди многих правил, регламентирующих воздушный бой, есть одно: ведомый не должен оставлять без прикрытия своего ведущего. Но если уж оторвался от своего партнера - пристраивайся к кому-нибудь из своих - третьим. Только не оставайся в одиночестве - одиночку сбить проще.

И вот, когда четверка ведущих начала бой, ведомые в сутолоке первых маневров потеряли своих. Пока "старики" дрались с "мессерами", новички, памятуя, что надо все время прикрывать своего, образовали самостоятельный круг. А так как бой этот начался на вертикали, очень скоро образовались как бы два яруса - в верхнем ходила друг за другом четверка наших ведомых, а в нижнем мы дрались с "мессерами". Вскоре, потеряв две машины, фашисты удрали. Мы не стали их преследовать, поскольку перед нами теперь стояла другая задача: разобрать своих ведомых. А как их разберешь, когда они будто прилипли друг к другу, радио не слушают и вовсю шумят в эфире:

- Догоняй, догоняй!

И совсем не обращают внимания, что догоняют с начала боя не вражеские самолеты, а свои собственные.

Я сделал несколько попыток врезаться в эту карусель пятым и, когда мне это удалось, покачивая крыльями, передал по радио:

- Прекратить бой и пристроиться ко мне!

Вышел на прямую, смотрю - они стали пристраиваться. Так вот и привели новичков домой. На разборе молодые летчики сидели взволнованные, взъерошенные. Ребята толком не поняли, что же произошло в том бою - опыта-то летного у каждого было маловато. Хорошо еще, все живыми вернулись и друг друга не посбивали.

- Ничего, - утешали мы молодых, - главное, кресты вблизи увидели. А опыт дело наживное. Все у вас, ребята, впереди: и звезды на фюзеляже, и звезды на груди...

Забегая вперед, скажу, что новенькие очень быстро превращались в "стариков". Да и то сказать: "стариками" в полку числились мы, молодые ребята, двадцати - двадцати пяти лет.

Разница между нами и новичками в возрасте была невелика - всего два-три года. Все определял боевой опыт. А на войне он приходит с каждым вылетом, с каждым боем. Вот почему очень скоро стали "стариками" и Лабутин, и Арсеньев, Королев и Кочетков. Прошло несколько месяцев, и вчерашние новички стали ведущими пар, командирами звеньев, эскадрилий. На счету Ивана Кочеткова, Дмитрия Голдырева, Михаила Арсеньева, Николая Королева появились сбитые самолеты. Некоторые из них свыше десяти раз праздновали победу, а Константин Лабутин к концу войны имел на своем боевом счету 17 сбитых самолетов. Впоследствии, командуя эскадрильей в 927-м истребительном полку, он, как правило, водил этот полк в бой, был ведущим полка...

Но я в своем рассказе забежал немного вперед, а пока что молодые летчики учились большим и малым премудростям воздушного боя. Впрочем, если быть точным, в бою маленьких премудростей нет, здесь все важно. Обучать молодых летчиков приходилось в разных условиях - ив тренировочных полетах и в бою. Разумеется, в последнем случае с ними всегда был кто-то из опытных пилотов.

Так, однажды командир 1-й эскадрильи Александр Павлов получил задание: сбить появившийся над расположением наших наземных частей самолет-корректировщик, "раму", как называли в войсках "Фокке-Вульф-189" из-за его двойного фюзеляжа. Павлов повел по тревоге группу из четырех машин, с опытными ведущими шли молодые летчики. Обнаружив "фоккер", Павлов дал команду ведомым атаковать его, оставшись с другими ведущими в прикрытии. Расчет был простой: "рама" не слишком приспособлена для ведения воздушного боя, численное превосходство с нашей стороны подавляющее, серьезной опасности для молодых летчиков нет.

Правда, Саша не учел одного обстоятельства: "рама", несмотря на свой неуклюжий вид, обладала отличной маневренностью, так что даже опытному летчику не так-то просто было сбить ее. ФВ-189 легко сбить при внезапной атаке, но если пилот-корректировщик заметит, что к нему приближается противник, тотчас же начнет маневрировать, и поразить цель в этом случае значительно труднее.

Когда молодые летчики получили приказ атаковать, они азартно ринулись на свою жертву, открыв огонь явно раньше времени (сказались недостаток опыта и желание не ударить в грязь лицом). Очереди прошли мимо "рамы", и "фоккер", маневрируя, стал уходить к линии фронта. Понимая, что корректировщик может уйти, Павлов дал команду ведомым

прекратить атаку и вместе с командиром звена пошел на сближение с фашистским самолетом. Опыта и мастерства Павлову не занимать, и с первой же атаки у "рамы" загорелся мотор. Видя, что самолет врага задымился, молодые летчики вновь набросились на "фоккер".

В пылу маневров кто-то из ведомых, не видя, должно быть, ничего, кроме "рамы", своим левым крылом ударил по самолету Павлова. "Рама" перешла в беспорядочное падение, но и Сашин самолет получил повреждение. Правда, Александр сумел выровнять резко накренившуюся машину и удержать ее в горизонтальном полете, но тряхнуло его основательно. Высота была небольшая, и, я думаю, что будь на месте Павлова менее опытный пилот, катастрофы бы не избежать. А виновник происшествия, даже не заметив, что едва не протаранил своего ведущего, победно взмыл вверх - дескать, знай наших.

На земле, когда Павлов стал укорять молодого летчика за небрежность, тот искренне удивился:

- Что вы, товарищ капитан, это зенитка вас задела, а не я.

- Какая же может быть зенитка! - возмутился Павлов. - Высота была маленькая, зенитка на такой высоте и не стреляет. И консоль у самолета смята, а не пробита.

Он подвел незадачливого напарника к правому крылу своего самолета:

- На, убедись!

Потом подошли к самолету ведомого Павлова - там смята левая консоль. Молодому летчику ничего не оставалось, как признать правоту командира:

- Виноват, товарищ капитан, больше не повторится!

- То-то, не повторится, - ворчал Павлов. - А то своих перебьете, с кем останетесь?

Но ворчал он больше по привычке: понимал комэск, что молодые рвутся в бой, хотят на деле показать свою храбрость...

Однажды во время тренировок я предложил Ивану Кочеткову:

- Давай, Ваня, разыграем бой. Ты заходи мне в хвост и не слезай с него. Понял?

- Так точно!

- Отлично! Давай показывай, на что ты способен...

Взлетели. Пришли в зону. Я позволил Кочеткову зайти мне в хвост. Стал пробовать его на маневрах - удержится ли он в хвосте. Сначала пошли виражи (в расчете на уровень подготовки Кочеткова), затем все более резкие маневры, Однако Иван цепко держится у меня в хвосте, не дает возможности оторваться. Я вхожу в азарт, все более усложняя маневры, но Кочетков не отстает от меня ни на метр.

- Молодец! - кричу ему по рации. - Бой окончен! Займи свое место. Идем на посадку.

Но Иван, то ли не слыша моего приказа, то ли желая окончательно убедить меня в своих летных качествах, продолжает сидеть на хвосте моего "лавочкина". Ладно, не хочешь по-хорошему, пеняй на себя - загоняю, начинаю злиться я. Выкладываюсь так, будто на хвосте у меня настоящий "мессер", и от моего умения зависит - жить мне или не жить. Но Кочетков, этот упрямый черт, ходит за мной как приклеенный, в точности повторяя все мои маневры. Выжимаю из самолета все, на что способна машина - никакого результата.

- Иван! Бой закончен! Идем на посадку!

Никакого внимания. Кочетков не слышит никаких команд. Он запомнил только одно: во что бы то ни стало держаться в хвосте у моего истребителя. Что делать? Заложить крутой вираж, уйти в глубокое пикирование и оторваться от самолета Кочеткова на небольшой высоте? А если он не сможет повторить мой маневр, не сможет вывести самолета из пике и разобьется? Нет, надо предпринимать что-то другое. Остается последний способ уйти от преследования. Когда Иван начинает со мной сближение, я выпускаю у своего "лавочника" шасси, убираю газ и резко сворачиваю в сторону.

Шасси гасит скорость, и Иван проскакивает мимо. Ну тут уж я не теряюсь и снова передаю:

- Бой закончен! Бой закончен! Идем на посадку! Покачал крыльями, и мы пошли на свой аэродром.

- Ну как, товарищ командир, - спросил меня на земле довольный Кочетков, удачно слетали?

- Удачно, товарищ сержант, удачно. И если ты в бою так летать будешь быть фашисту битым. Только все же прислушивайся к радио, шлемофон тебе ведь не зря дан.

- Так точно! Разрешите идти?

- Идите!

И побежал Иван к своим рассказывать, как ловко он сел на хвост Куманичкину и как тот ничегошеньки не мог с ним сделать целых десять минут...

Шли дни, недели, и молодые летчики становились надежными, опытными бойцами. Так, в один из дней Николай Королев, перегоняя свою машину на новый аэродром (в полете у него отказала рация, поэтому он не слышал команд с земли о запрещении подхода к аэродрому), встретился с четверкой "мессеров", блокировавших этот аэродром. Николай уже выпустил у самолета шасси и щитки, когда заметил противника. На раздумья времени не было: Королев убрал шасси и щитки, резко

отвернул самолет в сторону, перешел на бреющий полет, разогнал машину до большой скорости, сделал горку - крутой набор высоты - и атаковал "мессер". Николай прекрасно понимал, что помощи от своих ждать не приходится. Но численное превосходство противника не смутило молодого летчика. Он смело пошел в атаку, и, удачно маневрируя, принудил врага к бегству.

Мы смотрели этот бой с земли и не могли не воздать должное Королеву: грамотно провел он этот бой.

- Полку "стариков" прибыло, - заметил Семенцов, когда машина Королева приземлилась на аэродроме. - Молодец, Коля!

Николай же как ни в чем не бывало пошел докладывать о своем прибытии, словно ему каждый день приходилось драться одному с четырьмя "мессерами" и побеждать их.

- Ну, что радуетесь, - пожал он плечами. - Ведь не сбил же ни одного.

- Все равно молодец, - возразил ему Павлов. - Семенцов прав: какой же ты новичок, ты теперь самый настоящий "старик".

- Приятно летать с таким пилотом, - вмешался Семенцов. - Иди, Коля, ко мне в пару.

- Я подумаю, - важно сказал Королев и озорно, по-мальчишески засмеялся.

Одиннадцатое июля

Стоял июль 1943 года, месяц величайшего из сражений в истории Великой Отечественной войны - битвы на Курской дуге.

Накануне сражения, вечером 4 июля, за несколько часов до наступления немцев на Курском плацдарме, враг подтянул из глубокого тыла сотни бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей. Они расположились на аэродромах Рогань, Основа, Полтава, Кировоград и Конотоп.

На третьем году войны гитлеровцы уже не могли добиться количественного превосходства в боевой технике на всех фронтах, но здесь им это в некоторой степени удалось, особенно в танках и бомбардировщиках.

Наше командование было хорошо осведомлено о планах немцев. Вечером 4 июля Верховное Главнокомандование предупредило: "Наступление немцев начнется завтра утром".

Командующий фронтом Н. Ф. Ватутин отдал приказ до рассвета нанести массированный удар по вражеским аэродромам силами 2-й воздушной армии.

5 июля, еще до рассвета, в воздух поднялись группы советских истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков. 400 самолетов на предельной скорости пошли к вражеским аэродромам. Авиацию поддержала артиллерия. Вздрагивала от

взрывов земля, горели леса, деревни.

Перед авиацией противника, гитлеровскими воздушными силами стояла цель расчистить путь своим танкам и пехоте. Поэтому немецкие летчики все свое внимание приковывали к переднему краю. Атаки гитлеровских бомбардировщиков следовали одна за другой. Группами по 50 самолетов и больше они летали над передним краем обороны, бомбили важные опорные пункты. Неся огромные потери в воздушных боях, немцы пытались во что бы то ни стало добиться превосходства в воздухе. Над полями сражений шел непрерывный многоярусный воздушный бой.

За первый день битвы на Курском плацдарме силами 2-й воздушной армии было уничтожено 154 вражеских самолета. В этих тяжелейших боях были ощутимы и наши потери - 53 самолета мы потеряли и 50 было повреждено. Однако наши жертвы были не напрасны. Уже к концу первого дня сражения мы добились равновесия в воздухе. Наступательная мощь гитлеровской авиации была основательно подорвана.

...Я не знаю, почему мне запомнился этот день. Может быть, потому что нас не разбудили как обычно, с рассветом: мы почти не высыпались - отбой в одиннадцать вечера, а с самого утра - опять полеты.

Но в то утро нас не разбудили. Мы спали вповалку всей эскадрильей в шалаше (аэродромы обычно находились недалеко от какой-нибудь деревни, где была наша база отдыха, но в то напряженное время, когда каждый день приходилось делать по 7-8 вылетов, у нас просто не было ни времени, ни сил, чтобы добраться до этой базы, и мы предпочитали спать в шалашах, тут же, на аэродроме).

Чувствую, что время близится к трем утра и, значит, сейчас раздастся традиционное:

- Командира эскадрильи к телефону!

Это значит, звонят с командного пункта полка для сообщения очередного задания. В ожидании этой команды я забрался в самый угол в наивной надежде, что тогда найдут не сразу, и еще несколько минут сна будут моими. Прошло полчаса, час. Нас никто не будит. Дико хочется спать, но тревога в конце концов побеждает: вылезаю из шалаша и иду звонить на КП полка.

На другом конце провода отвечают:

- Задачи не получили.

Вернулся досыпать к своим ребятам. Все мы вымотались страшно. Время было тяжелое - немцы наступали под Белгородом. Наша авиация прикрывала с воздуха наземные войска и танковую армию генерала Ротмистрова. Напряжение сумасшедшее - изо дня

в день непрерывные воздушные бои. Постоянная боевая готовность. Часто мы взлетали по сигналу ракеты, а задача ставилась уже в воздухе по радио.

Раньше, в первые дни войны, был азарт: "Кто кого?" Теперь появился холодный расчет. Привыкнув к боям, мы забывали об опасности, не думали о смерти, хотя, конечно, взять да и умереть, вот так просто, за здорово живешь, никто бы из нас не согласился - инстинкт самосохранения, желание жить были в каждом. Но чем напряженнее становились бои, тем сильнее наваливалась усталость. Теперь мы мечтали только об одном - отдохнуть и выспаться...

Вот почему в то июльское утро ребята крепко спали и были благодарны случаю, пославшему на их долю лишний час отдыха.

Часам к шести утра нам дали команду:

- На вылет!

Собрали группу - восемь исправных самолетов со всего полка, остальные машины - в воздухе. Меня назначили ведущим группы.

Проклинаю все на свете: и то, что разоспался, а надо лететь, и то, что задание придется выполнять смешанной группой, проклинал неопытность молодых из пополнения - "старики" выдыхаются, а заменить их некому, потому что молодых летчиков надо вводить в бой, но в такую мясорубку их не пошлешь - неопытные, они погибнут в первом же воздушном сражении.

Впрочем, люди как-то держались, а вот с техникой было совсем плохо. Несмотря на все старания наших героических техников, подбитые самолеты вводились в строй недостаточно быстро, не хватало запчастей и других необходимых материалов.

Правда, нынешняя смешанная группа меня не особенно пугает - с Александром Павловым, командиром первой эскадрильи, мы не раз вместе летали, с Сашкой мы друзья, в бою я на него надеюсь как на самого себя. Про летчиков из его эскадрильи, которые летят сейчас с нами, знаю, что это люди опытные и надежные. Ну, а Кочетков, Хорольский и Наумов - ребята из моей эскадрильи. Они понимают меня с полуслова, лишние команды не нужны.

В сборной группе у каждого летчика свой опыт ведения боя. И ты - командир - должен постоянно контролировать и действия противника, и действия своих пилотов. Это, естественно, усложняет задачу. Да и психологически напряжение большое - не знаешь, что может сделать каждый в следующий момент.

Но в этот день, повторяю, другого выхода не было.

Взлетели. Построились в боевом порядке: ударная группа четыре самолета, группа прикрытия - еще четыре. И тут же неприятность: у моего ведомого не убралось шасси. Приказываю

ему садиться: выпущенные "ноги" резко снижают скорость, и его легко могут сбить.

Итак, нас семеро. Пункт наведения командует:

- Выйти в район Кочетовки для патрулирования. Замечены самолеты противника.

Барражируем над Кочетовкой. Следим за воздухом.

Противник не появляется. На земле - бои. А прикрывать нашу пехоту не от кого - небо чистое.

Тут же новое сообщение:

- В районе Прохоровки обнаружена группа противника. Следуйте туда.

Однако немцы, завидев нас, не приняли боя, ушли на свою территорию. В это время снова последовала команда:

- Немедленно следуйте на Кочетовку.

Разворачиваемся снова на Кочетовку. И тут замечаю девятку Ю-87 ("лаптежники", так их называли летчики) в сопровождении шестерки истребителей. Идут к линии фронта. Нас семеро - их пятнадцать. Решение возникает мгновенно: атаковать группу сзади и снизу.

Здесь позволю себе отступление: мы не были ни авантюристами, ни сверхгероями, атакуя вдвое превосходящего нас врага. Исход воздушного боя зависит не столько от численности противника, сколько от других факторов. Во-первых, важна внезапность. Есть у летчиков железный закон: ты должен постараться увидеть врага раньше, чем он тебя. (Отсюда, кстати, незыблемое летное правило - любая неопознанная точка, замеченная тобой в воздухе, - это противник. Пусть лучше ты ошибешься - зато подготовишься к бою.) Во-вторых, для успеха в бою важны преимущества в высоте и скорости. Заметил противника набирай высоту, получай свободу маневра, а значит, инициативу в ведении боя, и атакуй.

Сейчас-то я объясняю все это подробно, а в бою на принятие решения секунды. Нам повезло: мы увидели фашистов раньше, чем они нас, и успели занять выгодную позицию. В тот день облачность была невысокая - 1200 метров, и немецкие самолеты шли прямо под облаками, поэтому, хотя у нас было время, высоту набрать больше, чем та, на которой шел противник, мы не могли: попали бы в облака. Но время для маневра у нас было.

Передаю Павлову:

- Саша, прикрой, атакую!

Командую ударной группе:

- Сомкнуться и атаковать в плотном строю!

Пожалуй, самое главное в воздушном бою - первая атака. Прежде всего надо постараться подбить ведущую машину. С

первого захода мы с лейтенантами Хорольским и Наумовым сбили первое звено "юнкерсов": два самолета загорелись, а третий развалился в воздухе. После этой атаки строй противника начал рассыпаться, гитлеровцы запаниковали и, не дойдя до линии фронта, начали сбрасывать бомбы на свои войска.

Немецкие истребители пытались помешать действиям нашей ударной группы, но Павлов отсек их огнем и при этом сбил один "мессер".

Не выдержав атаки Павлова, вражеские истребители ушли в облака. Но ненадолго. Через несколько секунд они снова ринулись на четверку прикрытия самолеты А. Павлова, К. Лабутина, Н. Королева и М. Арсеньева. Но едва "мессеры" вынырнули из облаков, как Павлов, внимательно следивший за их действиями, точной очередью прошивает второй истребитель. Оставшиеся снова скрываются в спасительных облаках.

А в это время наша группа идет во вторую атаку: теперь уже на правое звено "юнкерсов".

Даю команду:

- Ударной группе! Атакуем справа и снизу!

Вообще такой тип бомбардировщика, как Ю-87, всегда лучше атаковать снизу. Самая уязвимая часть самолета - моторы и бензобаки - при такой атаке практически беззащитна.

- Внимание! Павлов! Оставь Королева и Арсеньева вверху для прикрытия, а сам атакуй "юнкерсов" слева!

Одновременная атака всей группой Павлова была невозможна, потому что в любой момент могли вновь появиться немецкие истребители.

В то время, как мы проводим атаку по правому звену и сбиваем с Наумовым по одному бомбардировщику, Павлов с Костей Лабутиным сверху разгоняют свои самолеты и набрасываются снизу на "лаптежников". Их действия четки: еще два Ю-87 горят. Вторая атака была уже почти над нашими позициями.

Мы с Наумовым устремляемся за оставшимся справа звеном "юнкерсов" и вдвоем добиваем его.

Павлов со своим ведомым преследует последний бомбардировщик, немецкий летчик снижается на бреющий, он уже не больше чем в пяти метрах от земли и, не меняя курса, идет на нашу территорию. Пехота стреляет по нему из винтовок, бьют зенитные пулеметы, здесь и Павлову с Лабутиным попало от своих: несколько пробоин в самолетах.

Вижу, что преследование бесполезно - вон у нас сколько помощников, - и передаю Павлову:

- Саша! Прекратить преследование! Набрать высоту и

пристроиться ко мне.

В это же время вижу, как последний самолет противника врезается в землю. Все кончено. Смотрю на часы. Бой с момента начала атаки продолжался не более 6 минут. Что ж, за этот небольшой промежуток времени мы сбили два истребителя и восемь Ю-87. Совсем неплохой результат, тем более что наши самолеты все целы.

Я построил группу, и "лавочкины" на бреющем прошлись над своими войсками. Приветствуя нас, пехотинцы махали руками и бросали вверх пилотки. И если я скажу, что, видя все это, мы в тот момент ничего не чувствовали, это будет глупым и безответственным враньем. Мы привыкли воевать, но к войне привыкнуть не могли. Пока идет бой, думаешь только об одном: чем больше самолетов противника падает, тем лучше, тем ближе конец боя. Воздушный бой - это бой насмерть. Он не знает пощады - или ты победишь, или будешь сбит. А чаще всего - убит. Малейшее расслабление - верная гибель. Жестокая правда боя - дерись до победы. Ты обязан драться смело, расчетливо, не жалея себя, иначе тебя убьют. Поэтому каждый выигранный бой был для нас приближением Победы. Это не пустые слова. Мы шли в бой, чтобы жить.

- Куманичкин, молодцы! Хорошо поработали! Идите на посадку! - передают с земли.

Берем курс на свой аэродром. И хотя устали зверски, состояние такое, будто нет для нас ничего невозможного. Какое-то хмельное счастье. Почти физическое ощущение полной победы, сознание своей силы.

Садимся. Выскакиваем из кабин. Нас встречает почти весь полк. Перипетии боя ребята слышали по радио (на КП установлен приемник).

Первым подошел наш командир полка полковник Чупиков, поздравил всех летчиков, дравшихся в этом бою. Ко мне протискивается Иван Кочетков, мой ведомый.

- Саня, надо же было этим проклятым шасси именно у меня и именно сегодня не убраться, - переживает он, кляня на чем свет стоит своего техника, с которым уже успел крупно поругаться.

Я успокаиваю его как могу. Благодарю Сашу:

- Павлов, спасибо тебе за работу.

- Саня, первая твоя атака просто великолепна! Наумов и Хорольский тоже атаковали отлично! - жмут ребятам руки летчики.

Техники наши были тоже страшно рады, что их самолеты не подвели.

Вскоре о нашем успехе знала вся дивизия.

Через два часа к нам прибыл комдив полковник Ларушкин.

Построили нас на аэродроме.

- Ну что сказать, - начал комдив, - бой был классическим. Да вы ведь и сами это знаете. Хорошо действовали, грамотно. Со своего КП бой наблюдали Ватутин и Жуков. Командующий фронтом отдал приказ о награждении всех участников этого боя орденами Красного Знамени. Так что крутите дырки в гимнастерках

Потом мы отправились по шалашам, и еще долго летчики и техники расспрашивали нас о подробностях воздушной схватки.

...А на следующий день, 12 июля, под Прохоровкой произошло крупнейшее в истории войны танковое сражение...

Две горсти смертей

Горячо над Белгородом.

Когда подходишь, по всему горизонту - дымы. Кажется, на земле горит все, что только может гореть - дома, деревья, хлеба, трава. Горит и плавится железо - танки, самоходки, орудия. А человек в этом пекле - живет, воюет, стоит насмерть. С высоты полета - линия фронта, как тетива лука: медленно оттягивается назад, но не рвется, а упруго пружинится, чтобы, накопив силу, распрямиться и обрушить на врага все, что не сгорело в огне битвы и сгореть никак не может - ненависть и отмщение.

Жарко над Белгородом.

Солнце палит. В такой бы день - на речку, на песчаную отмель, зарыться в песок и впитывать в себя покойное тепло мириад нагретых песчинок. А потом, когда завлажнеет разомлевшее лицо, - в воду, в прохладу, в веселую суматоху мальчишеской ватаги. Но нет ни речки, ни прохлады, а мальчишки, года три назад затевавшие веселую кутерьму на берегу, сгорают один за другим в небе и на земле - в окопах и танках, в самолетах и возле орудий.

- Эскадрильи Павлова, Лобанова, Куманичкина! На вылет!..

Очередное задание - прикрыть наземные войска. Какой он по счету, этот вылет, - пятый, шестой, седьмой?

Мы лежим возле самолетов, молчаливо надеясь на нерасторопность техников пока зальют баки бензином, пока осмотрят машины... Глядишь, и выкроишь несколько минут для отдыха.

- Товарищ командир, машина готова! - на добродушном лице моего техника "полтонны усердия", как выразился однажды Миша Семенцов.

- Погоди, дай хоть докурить! - верчу я в руках окурок, не зная, что с ним делать: и бросить жалко, и лететь надо. Как дороги эти минуты отдыха между вылетами! Хочется и поговорить с

ребятами - разобрать прошлый вылет, и покурить с наслаждением. Так не хватает времени...

Наша сборная группа - шесть машин - в небе над Яковлевкой. На высоте 1500 метров - облачность. Пробиваемся выше, сквозь огромные окна в облаках просматриваем землю.

- Внимание! "Лавочкины"! - говорит "Земля". - На- встречном курсе девятка "юнкерсов"! Внимание!

Мы и сами заметили эту девятку. Разворачиваемся им в хвост. Идем в атаку. Два бомбардировщика горят, падая на землю.

- Внимание! Еще девятка "юнкерсов"!

Все-таки немцы - педанты. Очередная девятка - тот же боевой порядок. И тот же результат! Впрочем, не совсем тот: горят уже три немецкие машины.

Что за черт! Третья девятка. Ну, как хотите, господа фрицы... Куда только подевалась усталость?! Наша шестерка врезается в строй немецких машин, и три из них снова находят последнее пристанище на русской земле.

На бумаге-то сейчас все выглядит просто. Атаковал, сбил, промахнулся снова атакуешь. А в кабине истребителя те считанные минуты, что длится каждый бой, ох какими долгими кажутся... В шлемофоне - команды, крики, ругательства, советы. И ты должен успеть все - и за небом следить, и за землей; и за тем, чтобы немец тебе на хвост не сел, и за тем, чтобы "брюхо не пропорол" при выходе из атаки; и чтобы твой ведомый тебя прикрывал, и чтобы ты сам в случае надобности мог помочь ведомому. Крутишь головой, а руки сами машинально выполняют команды мозга, который в эти минуты вобрал в себя и жизнь твою, и боевой машины работу, и товарищей своих действия.

- Внимание! - напоминает о себе "Земля". - Приближается девятка Ю-88!

Ага, забеспокоились фашисты. Видят, что Ю-87 пробиться не могут, послали Ю-88. Эти машины - двухмоторные, драться с ними посложнее: они обладают мощной огневой защитой в задней нижней и верхней полусферах.

У нас уже горючее и боеприпасы на исходе. Но мы дрались в те горячие дни буквально до последнего паг-рона. Набираю высоту и приготавливаюсь к атаке.

- Возвращайтесь на аэродром! - радирует "Земля". - Поработали хорошо, молодцы!

Черта с два домой! Появляется группа наших истребителей и группа Ю-88. Все смешалось. Боевые порядки перепутались. Я даю команду своим ребятам:

- Делаем последнюю атаку по Ю-88 и идем домой.

Разворачиваюсь для атаки. За мной никто не идет, решаю атаковать один. Азарт увлекает меня, и я направляю самолет в самую гущу боя. Где он, мой ведомый, я не знаю. Никого из группы тоже не вижу. "Юнкерсов" атакуют Яки и ЛаГГи. Откуда они сейчас здесь - разбираться недосуг. Главное, что не один. Готовлюсь зайти со стороны солнца, и...

Самолет сотрясается, все в кабине летит вверх тормашками, в тартарары, к чертям. Приборы разбиты вдребезги, кабина наполняется дымом, гидросмесь льется прямо мне на колени, ощущаю сильный запах бензина и слышу, что мотор мой, чихая и кашляя, медленно издыхает.

"Подбили", - скриплю зубами от злости и, не вполне еще понимая, что могло быть и хуже, бросаю истребитель вниз, пытаясь уйти из-под огня. По мне бьют два "мессера", чьи точные очереди и вывели мою машину из строя. Спиралью ухожу под облака - "мессеры" за мной. Понимаю, что подбитый самолет - для них хорошая мишень, и решаюсь на крайний шаг: вывожу самолет из спирали и выхожу под своих преследователей, бросив машину вниз и навстречу их курсу. Расчет простой: я "поднырну" под Ме-109 прежде, чем они развернутся, и на фоне местности "мессеры" меня потеряют.

Все я правильно рассчитал, только одного не учел: мотор-то у меня на ладан дышит. Работает с перебоями и еле тянет, скорость близка к посадочной. "Мессеры"-то меня потеряли, но высота катастрофически падает. Смотрю вниз - до земли метров триста: прыгать уже поздно. Маневра у меня практически никакого, потому что скорость минимальная. На приборы я не смотрю - бесполезно, все они разбиты, но я по времени знаю, что бензина до аэродрома у меня не хватит. Не хватит и высоты - лечу с пологим снижением, шасси выпустить не решаюсь. Утешает только то, что буду садиться на своей стороне. Значит, в случае чего...

О, черт побери! Оглядываюсь назад и вижу, снова меня преследуют два самолета. Неужели "мессеры"? Расстрелять меня никакой трудности для них не представляет: я весь как на ладони. Что ж, разворачиваю опять свой "лавочкин" со снижением, применяя тот же маневр: пролетаю под самолетами и вижу, что никакие это не "мессеры", а наши родимые Яки - истребители эти часто путают с "мессершмиттами" из-за одинаково узких носов.

Высота у меня уже метров 150. Мотор окончательно замолк. Планирую прямо по курсу и высматриваю более или менее пригодную площадку для посадки... Сажусь на "живот", без шасси. Меня тряхнуло, и самолет, скрежеща брюхом, прополз по земле

метров двести. Все! Больше от меня ничего не зависит. И ничто мне не угрожает. Самолет ползет все тише и тише и наконец останавливается.

Вокруг - неправдоподобная тишина. Поле, заросшее бурьяном, и ни души. Вылезаю из кабины и вижу метрах в трех от самолета огромный овраг. Еще немного - и гореть бы мне в этом овраге ярким пламенем. Какой ангел-хранитель оберегал меня сегодня?

Осматриваю самолет: бак пробит, бензин течет, на плоскостях и фюзеляже пробоина на пробоине. Насчитал сотню, а потом и считать перестал. На приборную доску жалко смотреть.

Впрочем, тут уж не до эмоций. Выгребаю со дна фюзеляжа две горсти пуль, так и не пробивших бронеспинку моего сиденья, кладу их в карман гимнастерки на память. Беру рацию, вешаю на плечо парашют и иду искать дорогу. Знаю, что где-то рядом проходит шоссе Обоянь - Белгород. Выхожу на дорогу и примерно через час голосую на шоссе. На попутной машине добираюсь до Обояни, а оттуда, опять же на попутке, - до своего полка.

Приехал я к вечеру. Сразу - в свою эскадрилью. Ребята, увидев, что командир их вернулся живым и невредимым, буквально подскочили от радости. Когда они приземлились, то ничего не могли объяснить - в сутолоке перемешавшихся боевых порядков никто ничего не видел, слышали команду идти в атаку, но атаковать не смогли. Сейчас же адъютант позвонил в штаб и сообщил о моем прибытии.

Я вернулся как раз вовремя - к ужину.

- Ну что ты, как? Куда запропастился? - окружили меня ребята в столовой. Через десять минут мы сидели и ужинали, а я рассказывал, что же со мной сегодня произошло.

Обычное дело

Это произошло на Курской дуге. Мы прикрывали с воздуха наземные войска. Вылетали и большими группами, и звеньями. Чаще, впрочем, звеньями, потому что работы было много, а самолетов маловато. В каждой эскадрилье вместо двенадцати - шесть-восемь исправных машин.

В тот день, о котором идет речь, я только что вернулся с очередного патрулирования, и на смену нашему звену в район Яковлевки ушла очередная четверка во главе с моим заместителем Михаилом Семенцовым - он сам в паре с Иваном Кочетковым и старший лейтенант Виноградов с ведомым лейтенантом Кирисовым.

Вылетели вчетвером - вернулись втроем. Когда самолеты заходили на посадку, я понял: нет машины Кочеткова. Что с ним? Сбит? Вынужденная? Погиб или успел выпрыгнуть? Жду доклада

Семенцова. Михаил, обычно веселый и неунывающий, хмуро докладывает:

- Кочетков погиб, спасая меня. Я виноват во всем...

А случилось вот что. Придя в заданный район, летчики обнаружили группу бомбардировщиков противника под прикрытием восьми "мессеров". Раздумывать не приходилось: нельзя было допустить немецкие бомбардировщики в прикрываемый район, так как это могло сорвать готовящуюся на земле танковую атаку.

- Атакуем! - передал команду Михаил, и наша четверка набросилась на врага.

Бой был тяжелым: противник дрался умело, да и численное превосходство было не на нашей стороне.

Здесь уместно сказать вот что. С легкой руки некоторых незадачливых журналистов в начале войны родилась легенда: немецкие летчики - безнадежные трусы. Вот, мол, не принимают они лобовых атак. Об этом тогда много писали. Послушать такого "теоретика" - драться с немцами вообще не составляло никакого труда. В действительности же все обстояло намного сложнее.

Дело в том, что в начале войны наши самолеты по своим летно-тактическим данным значительно уступали немецким. В этих условиях лобовая атака была едва ли не единственной возможностью поразить врага. Ведь в данном случае разница в скорости не имела никакого значения. А попробуй успешно вести бой, если у тебя скорость 400 км, а у врага - 500-600. При такой разнице в скоростях наши истребители практически вынуждены были вести оборонительные бои на горизонтальном маневре, противник же в силу того, что он имел большую скорость, использовал вертикальный маневр. Поэтому в бою самолеты врага были почти неуязвимы. Но как только немцы ввязывались в бой на горизонталях или принимали лобовые атаки, они теряли свое преимущество в скорости и обычно терпели поражение. Вот почему гитлеровские летчики избегали лобовых атак: в таком бою шансы обеих сторон уравниваются, а кому охота быть сбитым? К тому же немецкие летчики и тактически были подготовлены хорошо. Они вели бой, как правило, смело и напористо, особенно когда имели численное преимущество.

Правда, когда немцы оставались в меньшинстве или попадали в невыгодные для себя условия (скажем, находясь ниже наших истребителей или - впоследствии имея меньшую скорость самолета), то в таких ситуациях они вели бой неуверенно, старались при первой же возможности выйти из боя крутым пикированием.

Бывали случаи, когда истребители противника, почувствовав

опасность, бросали свои бомбардировщики и уходили. Гитлеровские асы никогда (я, по крайней мере, не помню ни одного такого случая) не вступали в бой при нашем численном и тактическом преимуществе (имеется в виду превосходство в высоте и скорости, а в результате этого - и в маневре). Но, честно говоря, наше численное преимущество в небе до сорок третьего года было нечастым. Мы дрались иногда восьмеркой против шестидесяти вражеских самолетов, и здесь многое определяла внезапность и индивидуальное мастерство.

Бывало, наделаешь неразберихи в стане врага, атакуя ведущее звено, и кричишь в эфир: "Всех поднимайте!" Хотя знаешь, поднимать больше некого - все машины в воздухе. Но, если бой шел при равенстве сил - двое на двое, например, и без тактического преимущества, тут приходилось нелегко. Техника пилотирования у немецких летчиков была высока, так что часто расходились, как говорится, вничью.

У немцев был более плавный пилотаж, у нас - энергичный, резкий. Нам их стиль казался невыгодным в бою - маневренность ухудшалась. Но здесь уж дело в традициях и выучке.

Я говорю сейчас об этом для того, чтобы даже несведующий человек мог понять, что стояло за решением Семенцова атаковать превосходящего по силам противника. Немцы приняли бой.

Семенцов подвергся нападению со стороны двух истребителей. Ведомый его, Кочетков, обеспечивающий атаку Михаила, слишком поздно заметил "мессеров" и не сумел отсечь их от самолета своего ведущего. А тот, увлекшись, не видел, что происходило у него сзади.

Конечно, сейчас легко определить, что Михаил совершил ошибку в самом начале - он пренебрег одним из основных правил: начинать атаку так, чтобы противник не имел возможности атаковать ни тебя, ни твоего ведомого. За доли секунды необходимо принять правильное решение, прикинув все возможные варианты действий врага. Небрежность здесь недопустима - расплачиваться за нее приходится собственной жизнью.

Атаковав бомбардировщики и сбив один из них, Семенцов подставил свой истребитель под очередь противника. В этот момент Иван, видя, что самолет Семенцова вот-вот будет сбит, бросил свою машину наперерез пулеметной трассе "мессера".

- Когда, выйдя из атаки, увидел, что кочетковская машина разваливается, понял: Иван спас меня, - угрюмо сообщил мне Семенцов.

- О чем же ты в воздухе-то думал... - начал было я, но продолжать не стал, кляня в глубине души Мишку за

неосмотрительность, я видел, что ему еще хуже, чем всем нам - погиб его друг, и это случилось по его вине.

Семенцов дрался с врагом отлично. Пилот с довоенным стажем (он закончил летную школу в 1938 году и служил на Дальнем Востоке), Михаил был любимцем всей эскадрильи. Балагур, весельчак, открытый человек, он не жалел себя в бою. Его боевой счет рос быстро, и Семенцов одним из первых в эскадрилье стал Героем Советского Союза.

Но смелость на войне не все определяет. Безрассудно смелый человек может легко погибнуть и сам и товарища потерять. Несобранность, летная небрежность не компенсировались никакой личной храбростью. Михаил, я думаю, все это понимал, но изменить свой характер для него было делом сложным.

- Жаль Ивана, - только и сказал я, - хороший был летчик...

Кочетков и впрямь с каждым полетом вел себя все более уверенно. Пришел он к нам в эскадрилью совсем молоденьким мальчиком. Летную школу окончил во время войны. А тогда какая учеба: три месяца - и на фронт. Правда, когда Кочетков прибыл к нам, в его летной книжке значилась довольно внушительная цифра: самостоятельных вылетов - 70.

- Посмотрим, что за аса нам прислали, - сказал я ему, посылая в тренировочный полет, и не очень удивился, когда при посадке он чуть не угробил самолет.

- Приписал?

- Приписал, - честно признался Иван.

- Сколько?

- Нолик.

Впрочем, Кочетков оказался способным летчиком, быстро схватывал все, и недоставало ему только опыта. Спустя некоторое время он стал моим ведомым, и я на него всегда мог положиться. Неразговорчивый, малообщительный, замкнутый даже, Иван был очень надежным человеком. Все знали, что в бою он не бросит никогда. Характер у него был бойцовский.

Был случай, когда Кочетков оторвался от своей группы и все-таки продолжал драться в одиночку.

Вот почему в поступке Ивана никто не увидел ничего исключительного - все знали, что иначе он поступить не мог. Скажу определеннее: Кочетков, действуя единственно правильным образом, по нашим тогдашним понятиям не совершил ничего из ряда вон выходящего. Каждый летчик поступил бы точно так же. Ведомый должен был обеспечить атаку своего ведущего, и он обеспечил ее ценой собственной жизни.

Поскольку ни Семенцов, ни Виноградов, ни Кирисов не видели, чтобы из падающей машины выбросился парашютист, мы

решили, что Иван убит в кабине.

Но в авиации случаются порой чудеса. Произошло совершенно невероятное: у машины Кочеткова очередью был отрублен хвост, она потеряла управление, но это-то как раз и спасло Ивана. Самолет падал на землю не по прямой, а "листом", вращаясь вокруг вертикальной оси.

При падении Кочетков потерял сознание (потому-то и не выпрыгнул с парашютом), он был ранен - осколки кабины сильно порезали его, и все же, несмотря ни на что, Иван остался жив. Правда, мы на аэродроме узнали об этом чуть позже, когда в штаб полка позвонил командир корпуса генерал Галунов. Комкор с пункта управления наблюдал за боем. Он видел, что истребитель Кочеткова упал на нашей территории и, собрав солдат, выехал к месту падения самолета.

Когда Кочеткова осторожно вносили в машину, генерал сказал Ивану:

- Ну, такое раз в жизни бывает. Теперь жить долго будешь.

Дней через пятнадцать, подлечившись, Иван вернулся в эскадрилью. А через несколько месяцев погиб во время нашего наступления на Украине, освобождая Киев. Но мы, понятное дело, всего этого тогда знать не могли, и страшно были рады, узнав, что Кочетков жив и скоро вернется к нам в полк.

Рядом - друзья
На позицию девушка
Провожала бойца.
Темной ночью простилася...

Из расположения третьей эскадрильи доносятся звуки баяна. Невидимый баянист подбирает популярную в те дни мелодию.

Темной ночью простилася...
Темной ночью простилася...

Дальше у баяниста что-то не ладится. Он вновь и вновь возвращается к одной и той же строке, пока наконец в ночной тишине не раздается:

На ступеньках крыльца.

- Упорный этот Сашка, - ворочается рядом со мной Михаил Семенцов, - чего хочешь добьется.

Мы, измотанные непрерывными вылетами и боями, лежим в шалашах недалеко от аэродрома: добираться до основной базы нет ни времени, ни сил - так много в эти дни работы. И только неутомимый комэск-3 Александр Лобанов в короткие часы отдыха как ни в чем не бывало играет на баяне. Весь полк знал: если из расположения третьей эскадрильи доносится музыка, значит, все у них в порядке - и в воздухе, и на земле.

Лобанов с баяном не расстается даже в самые трудные дни.

Играет он, по нашим представлениям, хорошо. Закадычный его друг Миша Семенцов вообще считает, что Сашка - талант и место ему после войны в Большом симфоническом оркестре.

- Там же баянисты не нужны, - пытались мы как-то переубедить Семенцова.

- Все равно, - упрямо заявил Михаил. - Вот послушают они нашего Лобанова и заведут у себя группу баяна. Это надо же: с одного раза "Собачий вальс" подобрать, не говоря уже о "Чижике-пыжике"...

Вот и сейчас, услышав звуки баяна, Мишка, как старый конь при звуках боевой трубы, встрепенулся и посмотрел на меня.

- Слышь, командир, я к ребятам смотаюсь. Все равно они не спят. А?

"К ребятам" - это, конечно же, к самому Лобанову и его друзьям - Жоре Сафонову и Саше Дурову. Троица эта в лобановской эскадрилье неразлучна. Георгий Сафонов - бессменный ведомый Лобанова. Слетаны они были очень хорошо, и на всех разборах командир полка Павел Федорович Чупиков ставил обычно Сафонова в пример другим летчикам как образцового ведомого. Александр Дуров, командир звена, впоследствии - заместитель Лобанова, всегда спокойный, был в какой-то степени противоположностью темпераментному своему командиру. Ослепительно белесый (волосы, брови, ресницы) Дуров с легкой руки Семенцова был окрещен Цыганом.

Тройка эта задавала в эскадрилье тон, и многими своими успехами третья была обязана именно этим летчикам.

- Может, все-таки поспишь, Михаил? - неуверенно отговариваю я. - Завтра много работы.

- А когда ее мало-то было, командир? - резонно спрашивает Семенцов. - Да и все равно не спится.

Он уходит, а я лежу и... тоже не могу заснуть.

Здесь, в Касимове, мы только что пережили несколько сумасшедших, очень напряженных дней. Немцам удалось вклиниться в расположение наших частей, линия фронта медленно приближалась к нашему аэродрому, и когда противник подошел к Касимову километров на 10-15, в полку стали поговаривать о возможном перебазировании. Силы наши таяли с каждым днем, а напряжение боев не ослабевало - напротив, чувствовалось, что сражение становится все ожесточеннее и что отдельные успехи врага уже не могут изменить стратегической ситуации в его пользу. Летом сорок третьего не было в наших рядах ни прошлогодней неразберихи, ни растерянности.

Вспоминаю такую характерную деталь. В один из дней моя эскадрилья находилась в третьей готовности и сидела недалеко

от дороги. Вдруг видим - над дорогой клубы пыли. Мы высыпали туда: по тракту движется огромная колонна наших войск - пехота, самоходки, артиллерия. Но войска подтягиваются не в направлении вражеского клина, а немного западнее. (Мы тогда, понятно, не могли знать, что Ставка готовит мощный фланговый удар по наступающему противнику.)

И вот что поразило тогда меня, прошедшего через лето сорок второго: впервые за время войны я видел не только хорошо организованных солдат, шедших уверенно и быстро, впервые, пожалуй, я видел пехоту, оснащенную современным оружием - почти ни у кого не было винтовок, их сменили автоматы. Шли бронебойщики, двигались самоходки. Колонне, казалось, не будет конца.

- Куда пылишь, пехота?

- Куда надо, туда и пылим, - отвечали из колонны. - А вы-то что ж загораете?

Шли войска, я глядел в лица солдат, на их ордена и медали, отсвечивавшие на солнце, и почти физически ощущал такую несокрушимую силищу, которой веяло от колонны, что сам как-то невольно преобразился. Смотрю на своих летчиков глаза горят, ребята явно приободрились.

Нет, думаю, врешь, фриц, сорок второй не повторится! Тогда, год назад, нам пришлось очень туго. Все лето и осень мы через каждые три-четыре дня меняли аэродромы, передвигаясь к Каспийскому морю. И каждый раз, чтобы уйти от наземных войск противника, приходилось решать одну и ту же задачу: где достать бензин?

Помню, сели мы в Буденновске. Полетные карты кончились, новые взять неоткуда. Боеприпасов тоже нет. Горючее на исходе. Инженер полка раздобыл где-то цистерну. Но документов на нее никаких. А ведь для каждого мотора нужно специальное горючее. Решили попробовать - залили в бак одного из самолетов. Запустили мотор - барахлит! Не годится! Тяги нет. Слили бензин, снова отправились на поиски подходящего горючего.

А в ушах - гул приближающейся канонады. Рядом с аэродромом дорога. Идет по ней наше отступающее войско. Идут разрозненные группы солдат, порой без оружия. Толпой идут, без строя. Понурые, серые лица. Много раненых в толпе. Они идут, опираясь на винтовки. Автоматов почти не видно. Поглядишь на безрадостную эту картину - сердце щемит. Настроение - хуже некуда. А тут еще канонада все громче и громче. И все гуще колонны отступающих солдат.

Если через час-два горючего не будет, придется жечь самолеты и вливаться в эти колонны отступающих. Но тут

наконец повезло. Вездесущий наш инженер Валентин Климов раздобыл где-то еще одну цистерну. Попробовали - взлететь можно. Поднялись и взяли курс на Грозный...

И вот сейчас, спустя год, я увидел разительные перемены. Не так уж и много времени прошло, а как все изменилось. Вместо устаревших МиГ-3 и И-16 мы идем в бой на первоклассных машинах - Яках, "лавочкиных". Да и искусство наших командиров возросло: как ни стремился враг прорвать оборону, однако решающего успеха достичь не сумел... Нет, совсем не тот нынче оборонительный бой! Не похож он на оборону прошлого лета...

Я размышляю обо всем этом, прислушиваясь к звукам баяна, которые теперь то и дело перебиваются смехом: Семенцов в родной стихии.

Дело в том, что Лобанов и Семенцов по праву считались ветеранами 41-го полка. Они служили в нем со дня основания, прошли через тяжелые месяцы начала войны, не раз были сбиты, но и сами спуску фашистам не давали. Когда в мае сорок второго при штурмовке Ачикулака машина Семенцова была подбита, Лобанов места себе не находил, дожидаясь возвращения друга с задания. Каким-то чудом Михаил, весь израненный, дотянул истребитель до своего аэродрома. Руки у него были перебиты, и остается только гадать, как удалось ему посадить самолет. Но из госпиталя Семенцов вернулся в родной полк, и, конечно же, больше всего обрадовался его возвращению комэск-3 Александр Лобанов.

Саша Лобанов считался среди нас "маститым". Он и по возрасту, и по летному стажу был старше многих из нас. Казалось бы, три года разницы мало что определяют, но тут все дело в том, что Лобанов, окончивший летное училище в 1937 году, имел большую летную практику. Техника пилотирования у него была отменная. И в воздухе комэск-3 никогда не терялся. Мне не раз приходилось слышать в шлемофоне команды, которые Саша отдавал своим ребятам. Как бы напряженно ни складывался бой, лобановский голос звучал в наушниках спокойно, ровно, четко. Так, как будто речь шла о вполне обыденных вещах...

Зашуршала трава перед шалашом: вернулся Семенцов. Стараясь не разбудить спящих, Михаил осторожно протискивается на свое место рядом со мной.

- Ну, что там в третьей?

- Все в порядке, - отвечает Михаил. - Сашка осилил "Огонек", завтра вечером сольный концерт.

- Если доживем, - суеверно шепчу я.

- Еще как доживем, - бодро обещает Семенцов. - Специально, чтобы Сашку послушать, доживем.

А утром - обычная работа: прикрытие с воздуха наземных войск. Вылетели вшестером: я веду ударную четверку. Лобанов парой меня прикрывает. Идем в сторону Богодухова, определенного нам как район прикрытия. Там, западнее Богодухова, находится сейчас наш комкор генерал Галунов. Он сообщает, что в районе пока все спокойно.

Ну, спокойно так спокойно! Идем на высоте 1500 метров. Выше - примерно километрах на пяти - сплошная облачность. На подходе к Богодухову "Земля" предупреждает:

- Внимание, впереди по курсу два "мессера".

Передаю своим:

- Атакую! Внимательно смотрите за воздухом!

"Мессеры" заметили нас. Ведомый почему-то отваливает вправо и уходит в облака. Ведущий переходит в пикирование, я - за ним. Комкор, наблюдая наши маневры с земли, передает:

- Поддай ему!

"Мессер" переходит на бреющий, я стараюсь не отставать, не потерять врага из поля зрения. Говорю Кочеткову (он мой ведомый):

- Ваня, смотри внимательно за воздухом!

Кочетков, однако, немного отстает и теряет меня из виду на фоне местности. "Мессер" между тем, используя рельеф местности, пытается от меня уйти. Преследую врага и жду удобного момента, чтобы открыть огонь. Впереди дорога, вдоль нее какая-то рощица. "Мессер", проскакивая это препятствие, поднимает нос. "Пора!" - сам себе говорю я и нажимаю на гашетку. Немец врезается в землю. Я разворачиваюсь и набираю высоту, однако уберечься от взрывной волны падающего "мессера" не успеваю. Машину тряхнуло. Но я разворачиваюсь и иду к своим. Тут самое время посмотреть, что делается сзади. И вдруг вижу - сверху на меня валится "мессер". Моя машина на наборе высоты - скорость небольшая, маневра нет.

Навстречу мне идет лобановская пара. Передаю:

- Саня, выбивай из хвоста "мессера"!

Немецкий истребитель открывает огонь. Высота у меня относительно небольшая - 800 метров. Делаю резкий разворот, ухожу под самолет противника. Слышу, как что-то ударило по фюзеляжу, и тут же почувствовал запах гари. Попал, паразит!

Но в это время Лобанов открывает огонь, и обломки "мессершмитта" летят на землю. Комкор с земли "подводит резюме":

- Молодцы! Только у кого-то бак пробит. Шлейф сзади.

У кого же еще - у меня пробит. Кочетков, вернувшийся ко мне, передает:

- Командир, бензин сифонит.

В это время слышу в шлемофоне голос Галунова:

- Куманичкин, вам можно следовать домой.

Группа моя вся в сборе, мы разворачиваемся и берем курс на свой аэродром. И вдруг новая команда:

- Внимание! Вас сверху атакует группа "мессеров"! Будьте внимательны!

Ну, думаю, только этого еще не хватало. Разворачиваемся на встречный курс, и я, пытаясь развить скорость, выжимаю из мотора все, на что он способен. Высота у нас всего 1000 метров. Лобановская пара идет выше.

Вот тут-то я и увидел, как дерется в воздухе Лобанов. Он смело бросился на противника (атаковало нас 12 самолетов, да еще, видимо, чуть выше оставалась у гитлеровцев пара прикрытия), понимая, что нашей четверке приходится нелегко, мы не имели преимущества в высоте. И я не знаю, чем бы закончился этот бой, не появись выше нас восьмерка Яков. Они дружно навалились на противника, дав нам возможность выйти из боя...

- Ну вот, командир, а ты хандрил, - подвел вечером итог дня Семенцов. - И день прошел, и все мы целы. И непревзойденный баянист Александр Лобанов дает концерт.

- Милости прошу в нашу эскадрилью, - церемонно пригласил Лобанов. - Весь вечер песни под баян.

А еще через несколько дней в полк пришла радостная весть: капитану Лобанову присвоено звание Героя Советского Союза.

...В дни ожесточенных боев на Курском плацдарме летчики истребительного корпуса генерала Галунова проявили себя не только бойцами беспримерной храбрости, они показали, что могут сражаться умело и грамотно, умеют побеждать численно превосходящего врага.

За две недели боев на Курском плацдарме полки авиакорпуса, в том числе и наш - 41-й гвардейский, провели 250 воздушных боев, в которых был сбит 451 самолет противника.

Страсти-мордасти

Есть в Белгородской области маленький тихий зеленый городок Грайворон. После войны побывать мне в нем не довелось, а вот осенью сорок третьего разыгрались здесь довольно драматические для меня события, о которых сегодня, правда, я вспоминаю с улыбкой.. Но тогда, в сорок третьем, мне было, увы, совсем не до смеха. Хотя ребятам из моей эскадрильи вся эта история и доставила немало веселых минут.

В сентябре того года наш 41-й гвардейский полк командование 2-й воздушной армии решило перевести на ночные

полеты. Почему выбор пал на наш полк, почему понадобилось хорошо дерущихся истребителей, столь необходимых во время развернувшегося в те дни наступления на Киев, снимать с фронта и отправлять в тыл на повышение квалификации, не знаю. Но приказ есть приказ. Полк подняли по тревоге, и через некоторое время мы были уже в Грайвороне, в глубоком тылу. Все радовались нечаянной передышке, не слишком, однако, веря, что она надолго, и добросовестно изучали УТ-2, оборудованный для ночных полетов. В глубине души мы понимали, что рано или поздно нас вернут к обычным боевым вылетам, что "сверху" будет пересмотрено это скороспелое решение, что скоро, очень скоро мы снова будем на передовой.

Так оно и произошло. Только-только полк стал осваивать технику ночного пилотирования и материальную часть УТ-2, как поступил приказ: "Срочно вылететь на фронт". Предстояла обычная наша работа, и все готовились к ней. Все, кроме меня. Так как за сутки до этого приказа у меня разболелся зуб. Щека распухла, губа отвисла, флюс, одним словом. Боль адская, нестерпимая. В таком состоянии не то что летать, ходить-то по земле было невозможно.

- Главное, что меня радует в капитане Куманичкине, - сказал Саша Павлов, увидев меня с раздувшейся щекой, - это гармоническая красота его внешних форм.

- Что красота? - возразил Миша Семенцов. - Главное - удобно и экономично. Взлетел - видит фрица. Показал тому свою щеку - фриц сражен наповал. И боеприпасов расходовать не надо, и противник уничтожен!

Словом, все веселились как могли. А у меня не было сил даже улыбнуться. Впервые в своей жизни я испытал зубную боль. Уже после войны я прочитал где-то, что в военные годы статистика зарегистрировала резкое падение "гражданских" болезней - люди меньше болели гриппом, болезнями сердца, желудочными заболеваниями и прочим. Что ж, видимо, в этом случае я стал исключением. Двадцатитрехлетний здоровый парень, я не мог ни разговаривать, ни думать ни о чем, ни даже курить. Какой уж тут вылет!

Летчики моей эскадрильи собрались на экстренный консилиум.

- Ребята, - сказал Саша Виноградов, - надо зуб нашего комэска привязать ниточкой к двери и объявить сигнал боевой тревоги. Все ринутся к самолетам и...

- Дверь жалко, - вздохнул Семенцов, - сломается обязательно.

- А если тросом к тягачу? - спросил сердобольный Коля Королев.

- Тогда уж к моему самолету, - добродушно разрешил Миша Арсеньев. - Ты, Саша, не волнуйся, я аккуратненько взлечу.

- Ребята, любую боль снимают красивые девушки, - авторитетно заметил Виноградов, - может, отведем комэска на танцы?

- Какие танцы? Какие танцы могут быть в такое боевое время? И какие девушки? - возмутился Семенцов. - Есть испытанный метод, двести граммов спирта - и рвать. Несите спирт!

Принесли спирт. Заставили выпить, а потом подхватили меня под руки и повели в санчасть батальона обслуживания. Встречным летчикам Миша Семенцов охотно объяснил ситуацию:

- Вот ведем нашего красавца. На свидание.

- А что он, сам не может? - удивлялись ребята.

- Он у нас очень застенчивый. Как увидит ее - сразу бежать. Или в обморок. Сами знаете, молодо-зелено. Необстрелянная молодежь! Все заботы вынужден взять на себя. Помрет же парень от несчастной любви.

- А кто она? - любопытствовали встречные.

- Как кто? Бормашина, конечно. Ждет его ненаглядная, не дождется...

- Серьезная особа. Ну, Саня, ни пуха ни пера!

Под эти напутствия, уже поздно вечером, мы наконец разыскали санчасть. Разумеется, домик, где она размещалась, оказался на замке - все врачи разошлись по квартирам.

- Не дрейфь, командир! - похлопал меня по плечу Семенцов. - Разыщу доктора, и все твои болезни вмиг прекратятся.

Он исчез, а мне стало совсем плохо. Я понимал, что с больным зубом я не боец и не летчик. Надо было что-то делать, но, кажется, в тот момент я с большим удовольствием провел бы два десятка боев, нежели согласился бы дергать зуб. И дело тут было не только в "традиционном" страхе перед зубным врачом. По аэродрому в те дни гулял видавший виды томик чеховских рассказов. В перерывах между полетами мы вслух и поодиночке читали Чехова. Я и сам весело хохотал, когда Миша Семенцов в лицах читал "Хирургию", не думая и не гадая, что в скором времени меня самого ожидают аналогичные страсти. И вот сейчас, когда боль стала совсем уж нестерпимой, я вдруг вспомнил методы лечения фельдшера Сергея Кузьмича, и от этих воспоминаний мне стало совсем худо.

Неутомимый Миша Семенцов разыскал нянечку из зубного кабинета, та объяснила, где живет докторша, и ребята организовали доставку врача к "умирающему пациенту", как назвал эту операцию все тот же Семенков. Доктором оказалась молоденькая девушка таких внушительных размеров, что мне

сразу же расхотелось лечиться.

- Доктор, - торжественно провозгласил Семенцов, подводя девушку к крылечку зубного кабинета, - знаете ли вы, кто сидит перед вами? Вы думаете, что это всего-навсего капитан с флюсом? Нет, доктор, это - гордость второй воздушной армии, это бесстрашный комэск-2, за голову которого рейхсмаршал Геринг посулил 2 миллиона марок, это ас, сбивший 12 самолетов лично и 4 в групповых боях. Это, наконец, личный друг прославленного воздушного сокола Михаила Семенцова!

- А кто это такой, Михаил Семенцов? - робко спросила докторша, открывая кабинет. - Я о нем что-то никогда не слыхала.

- Это я! - гордо ответил Миша. - Неужели вы меня не узнаете?

- Что с больным? - засмеялась докторша. - Ну-ка откройте рот.

Она усадила меня на скамью, заменявшую зубоврачебное кресло, зажгла операционную лампу помощнее, долго изучала больной зуб и наконец загадочно сказала:

- Абсцесс.

- Ну, вот видишь, а ты боялся, - утешил меня Семенцов. - Всего-то какой-то паршивенький, как его, доктор?

- Абсцесс, - повторила докторша, - рвать нельзя.

- Доктор, - вежливо сказал Миша Арсеньев, - дело в том, что мы завтра вылетаем на передовую. Мы, доктор, как вы успели заметить, - летчики, а этот несчастный - наш комэск. Комэск, доктор, - это командир эскадрильи. Не можем мы лететь на фронт без своего командира. Получается какой-то абсцесс, доктор, как вы справедливо изволили заметить.

- Рвать нельзя, - повторила докторша, - не имею права. Это не положено. Надо сначала снять воспаление. Вы, товарищи, как маленькие. Это же очень больно рвать зуб в таком состоянии.

- Ну ладно, - вдруг покорно согласился Мишка Семенцов. - Нельзя, значит нельзя. Ты уж прости, Саня, что так получается. Хотели как лучше. Думали, вырвем зуб, полетим завтра вместе. Но - нельзя! Оставлять же тебя мучиться с нашей стороны было бы просто свинством. Как сказал какой-то писатель, загнанных лошадей пристреливают, не так ли? - Семенцов покрутил пистолетом перед моей распухшей щекой. - Ребята, попрощайтесь с товарищем!

Докторша засмеялась и сказала:

- Ну ладно, уговорили. Только учтите, новокаина у меня нет. Удалять зуб буду без обезболивания. Что, капитан, не передумали? Я бы лично советовала вам задержаться денька на два.

- Рвите, - буркнул я. Что мне было делать, не ждать же, когда

перестанет болеть этот проклятый зуб. Полк завтра идет в бой, а ты, значит, загорай в тылу! Нет уж, черт с ним, с обезболиванием!

- Рвите, доктор, да поскорее! Сил уж нет никаких!

- Хорошо! - решилась докторша. - Только я попрошу, чтобы двое из вас держали своего командира. Да покрепче.

Виноградов и Арсеньев зажали меня с двух сторон, и докторша поднесла к больному моему зубу ужасные свои щипцы. Но то ли она не рассчитала движений, то ли зуб оказался крепче, чем предполагалось, только щипцы соскочили, описав замысловатую траекторию в воздухе, а я буквально ввинтился вверх от страшной боли. А потом почему-то в моих ушах заиграла тихая музыка, нежно запели птички, и я очнулся на плече у испуганного Саши Виноградова.

Докторша деловито держала у меня под носом ватку с нашатырем.

- Ах, Саня, - донесся голос Семенцова, - ну как же так? Мы еще и Берлин не взяли, а ты уже решил демобилизоваться! Нехорошо получается. Что о нас, боевых орлах, подумают отдельные симпатичные представители медицинской службы?

Не успел я опомниться, как докторша резким движением рванула больной зуб. Никогда до этого, никогда после этого я не испытывал такой ужасной боли! Но дело было сделано. Докторша торжественно показывала зуб в протянутой руке.

- Все, капитан. Вы просто молодец!

Мне уже было все безразлично. Я, как во сне, встал, и пошатываясь, вышел на крылечко. Не чувствуя ни оставшихся зубов, ни скул своих, я, по мере того, как проходил шок, все отчетливее представлял себе картину происшедшего и в конце концов пришел к выводу, что никогда-никогда больше не позволю рвать себе зубы.

- Будете снова в наших краях, приходите, ребята, - раздалось за моей спиной.

Докторша запирала дверь зубного кабинета.

- Доктор, - весело пропел Семенцов, - нам очень горько сознавать, что знакомство с вами произошло при столь трагических обстоятельствах и было таким коротким. Но пусть эти три плитки ванильного шоколада напоминают вам о мужестве и героизме наших летчиков, которые выдерживают лобовую атаку ваших щипцов и хоть и входят в крутое пикирование, но все-таки успевают в последний момент рвануть штурвал на себя. И пусть этот скромный подарок подсластит горечь нашего расставания, - Мишка торжественно вручил шоколад, и мы отправились к себе в часть.

А утром, часов в шесть, мы снова поднялись в воздух. Боль

моя постепенно утихала. Да, если говорить откровенно, и не до нее было. Еще через пару часов полк уже дрался над Букринским плацдармом. К концу вылета я совсем забыл и о зубах, и о приключениях своих.

Начались ожесточенные воздушные бои под Киевом.

Пал Иваныч

В восьмой истребительной гвардейской дивизии его знали все, и он знал всех.

- К вам вылетает Пал Иваныч, - передавали на КП полка, и молодые летчики, дежурившие по штабу, терялись в догадках: кто такой этот Пал Иваныч, если при известии о его прилете в полк начиналась легкая суматоха - уж не начальник ли?

Павел Иванович Тычинин не был большим начальником. Он командовал звеном связи, которое есть в каждой дивизии и осуществляет связь штаба дивизии с штабами полков. Фамилию Павла Ивановича мало кто помнил, а вот Пал Иваныча любили и ждали в каждом полку. Порой дело доходило даже до курьезов.

Однажды только что назначенный новый комдив полковник Ларушкин позвонил в звено связи и потребовал к телефону Пал Иваныча. Тот как раз находился у аппарата и, узнав голос комдива, доложил строго по уставу:

- Старший лейтенант Тычинин слушает.

Ларушкин нетерпеливо его перебивает:

- Какой Тычинин? Позовите мне Пал Иваныча!

В трубке снова раздается:

- Старший лейтенант Тычинин вас слушает. Комдив рявкнул:

- Я же вам русским языком говорю - дайте мне Пал Иваныча!

На другом конце провода невозмутимо повторяют:

- Старший лейтенант Павел Иванович Тычинин вас слушает.

- Так бы сразу и докладывали, - успокоился Ларушкин.

Пал Иваныч был никогда не унывающим человеком, и после его прилета в полк все свободные от полетов летчики под разными предлогами стремились попасть на КП. Так вот и вижу картинку: в окружении толпы любителей новостей сидит Пал Иваныч и "строго конфиденциально", "между нами" сообщает "абсолютно проверенные вещи". И делает это так внушительно, находчиво и убедительно, что слушатели буквально покатываются от смеха.

- Миша, мне жаль тебя, - говорит он улыбающемуся Семенцову.

- Что так? - удивляется Семенцов, не чувствуя за собой никаких грехов.

- А Танечка?

- Что Танечка? - пугается Миша, известный всей дивизии

сердцеед.

- Танечка в 88-м полку уже полюбила другого. Миша притворно хватается рукой за сердце, все хохочут.

- А ты, Саша, крути дырку, - на тебя материал пошел, на орден, не меньше.

- Вроде бы не за что пока, - удивляется Павлов.

- Может, и не на тебя, - соглашается Пал Иваныч, - а может, и на тебя, да только не на орден. Вспомнил, точно, на тебя. Только на выговор. Так что жди.

Хохот. А Пал Иваныч как ни в чем не бывало продолжает:

- Вчера наш комдив...

И дальше следуют одна небылица за другой. Я никогда не видел Пал Иваныча в одиночестве. Всегда окруженный молодыми летчиками, он был неиссякаемым источником самых фантастических историй.

- Когда ты мне летчиков развращать кончишь? - не выдерживал кто-нибудь из комэсков. - Тебя послушать, так...

- А тебе - привет из политотдела, - невозмутимо прерывал его Пал Иваныч.

Впрочем, всерьез на Тычинина никто не обижался. К тому же вся дивизия знала: летал Пал Иваныч только на По-2, но летал он, да и все его звено, великолепно. Работа связных была не из легких. Юркие "кукурузники" с утра разлетались по полкам, развозя приказы и распоряжения командования. Тихоходные фанерные По-2 были легкодоступными объектами для нападения "мессеров". Летчики, летавшие на По-2, были неистощимы на выдумки, на военную хитрость. Дерзость была их отличительной чертой. Были они ребята смелые и бывалые. Знали: уйти от "мессера" можно, если поднырнуть под него, если перейти на бреющий полет. И уходили. "Маленькие да удаленькие", - называли в дивизии Пал Иваныча и летчиков его звена. К ним всегда относились уважительно и дружелюбно.

Ходил Пал Иваныч всегда в кожанке, длинной не по росту, и в шлеме, завязанном под самым подбородком, - так что его невысокую сухощавую фигуру можно было узнать издали. "Пал Иваныч прилетел", - разносилась по эскадрильям весть, и все спешили на К.П.

По правде сказать, после встреч с Пал Иванычем у всех поднималось настроение: умел этот человек к каждому подойти как-то по-особому, по-доброму. И в наши фронтовые будни, не слишком подчас радостные и веселые, умел внести разнообразие. Пал Иваныча любили и везде ждали.

Для него не было безвыходных ситуаций. Прилетает он, например, на аэродром. Нужно пообедать, а двери столовой

закрыты. Для всех, но не для Пал Иваныча. Он вежливо стучит и говорит выходящей -официантке:

- Машенька, вам привет от Коли.

- Правда? - расцветает Машенька. - Давно ли вы его видели?

И, хотя Пал Иваныч имел о Коле весьма смутное представление, а может, и вообще в глаза его не видывал, его неуемной фантазии хватало на то, чтобы рассказать, какой Коля герой и как здорово бьет он фрицев.

Пока шла эта оживленная беседа, на столе, будто на скатерти-самобранке, появлялся обед. И даже "наркомовские" сто граммов.

- Что? Это мне? - удивлялся Пал Иваныч. - Только что отобедал в штабе дивизии. И не просите.

Но приходил завстоловой, другие официантки. Польщенный вниманием, Пал Иваныч вроде бы нехотя садился за стол и обедал. Обед кончался обязательным ритуалом: перед уходом Пал Иваныч собирал записки и приветы друзьям на соседние аэродромы. И, надо сказать, что приветы эти, пусть и не на другой день, Пал Иваныч передавал всегда точно по адресам да еще присовокуплял при этом такие подробности, что адресаты только вздыхали и ласково просили Пал Иваныча прилетать почаще.

Шутил Пал Иваныч над летчиками. Шутили и они над ним.

Однажды, помню, убрали лестницу с чердака, на котором ночевал Тычинин, и тот ночью, в темноте, свалился на землю. Во второй раз над Пал Иванычем пошутили еще крепче. Повздорил он во время ужина в нашем полку с помначштаба и инженером по спецоборудованию. А те - ребята здоровые. Пригласили Пал Иваныча "потолковать" на воздух. На улице они схватили Тычинина и подвесили за поясной ремень на сук дерева.

Пал Иваныч такого оборота событий явно не ожидал.

- Ребята, снимите, люди же увидят!

- Доужинаем - снимем, - пообещали те и ушли в столовую.

Летчики, расходясь с ужина и уже зная о случившемся, деловито собрались возле дерева. Шло участливое обсуждение судьбы Пал Иваныча: снимать или не снимать.

- Все равно ему до утра не лететь, пусть повисит пока, - предложил кто-то, и все стали расходиться.

Разумеется, это была шутка. Утра ждать мы не стали, и вскоре Пал Иваныч обиженно затягивал злополучным ремнем свою знаменитую кожанку.

Но долго обижаться он не умел, и час спустя в одном из домиков уже раздавался его веселый говорок...

Вслепую

Зима на Украине в сорок четвертом году выдалась снежная и морозная. Мы стояли тогда южнее Киева на аэродроме в Бышеве, а два других полка нашей 8-й дивизии базировались в районе Бердичева - 40-й гвардейский почти на окраине города, на старом аэродроме, а 88-й гвардейский восточнее Бердичева, в 40 километрах от него. Что касается нашего, 41-го полка, то мы застряли из-за непогоды довольно далеко от линии фронта и, естественно, какое-то время не могли принимать участия в боях - до противника мы не доставали. Вместе с нашим полком застрял и самолет командира дивизии полковника Давидкова. Комдив то и дело звонил в полк, требуя перегнать его машину на Бердичевский аэродром, но из-за непогоды мы не могли этого сделать. Наконец, когда в тучах появились обнадеживающие просветы, Павлов, к тому времени сменивший в должности командира полка Чупикова, вызвал меня и приказал:

- Саня, перегони комдиву самолет.

Я посмотрел в окно. Из низко нависших туч сыплет снег. Солнце с трудом просвечивает в редких разрывах облаков. Погодка!

- Ну ты же летчик, Саня, - словно угадывая мои мысли, заключил Павлов. - И комдив ругается.

- Погоду-то в Бердичеве запросили?

- Погода есть! Есть погода. Нормальная погода, - успокоил Павлов. - Ты быстро: одна нога здесь, другая - там. Давай!

Техники подготовили машину. Батальон аэродромного обслуживания расчистил взлетную полосу, но укатана она была плохо, снег шел все время, и когда я выруливал на старт, понял - взлетать будет тяжело, слишком велико сопротивление. Но приказ есть приказ, в Бердичеве меня ожидает "нормальная погода", и я добавляю газ, иду на взлет. Чувствую, что машина основательно тянет на нос - на колеса сопротивление велико, они зарываются в снег. Взлет в таких условиях требует особого умения и выдержки. Тут важно уловить момент предела поднятия хвоста. Взлет должен производиться с полуспущенным хвостом. Поднимается хвост выше обычного - самолет может скапотировать, то есть перевернуться на спину. Сложность же в том, что оторвать машину от земли можно, лишь преодолев сопротивление снежного покрова. Теперь главное: как только самолет наберет скорость, достаточную для того, чтобы взлететь, надо слегка взять ручку управления на себя, - угол атаки крыла увеличится, подъемная сила вследствие этого резко возрастет, и самолет оторвется от земли.

Взлетев, мой "лавочкин" как бы застывает в воздухе, хвост его опущен (то, что надо!), и я, выдержав машину несколько секунд в

этом положении, начинаю энергичный набор высоты и ложусь на курс.

До Бердичева километров сто. Я лечу на высоте 800 метров, видимость (из-за снегопада) километра 4-6, не больше. Пролетел шестьдесят километров, смотрю, облачность становится все ниже и ниже. Лечу под облаками. Иду сначала на высоте 300 метров, затем 200. Когда подошел к аэродрому 88-го полка, облака прижали меня к земле еще больше: высота 150 метров.

Запрашиваю по радио посадку. Аэродром молчит. Делаю круг, снова посылаю запрос - снова молчание. Потом смотрю - выкладывают крест из полотнищ. Это значит, посадка запрещена, аэродром закрыт. Не укатан, видимо. Наконец оживает радио. Приказывают уходить. Хорошенькое дело! Сесть я не могу - разобьюсь, а уходить-то куда? Погода ухудшается с каждой секундой моего пребывания в воздухе. Иду в Бердичев, на аэродром 40-го полка. В Бердичеве запрашиваю погоду. Отвечают, что плохая. Но у меня положение безвыходное: лечу уже почти прижавшись к земле, метрах в 50, не выше. Видимости почти никакой. Надо сказать, что маршрут этот мне был хорошо знаком - летать по нему несколько раз приходилось, и в обычных метеорологических условиях подобный перелет никаких бы эмоций не вызвал: подумаешь, машину перегнать. Но тут совсем другое дело.

Десятки воздушных боев я провел, не все из них остались в памяти, а вот этот перелет запомнил на всю жизнь.

Шансов уцелеть у меня остается все меньше и меньше. Ну, в лучшем случае будет авария, а в худшем? О худшем и думать не хочется. Лечу, цепляясь за знакомые ориентиры. Помню, что по дороге к Бердичеву вдоль шоссе должны быть посадки. Ищу деревья. Нашел, иду вдоль них. Знаю, что выведут точно. Но вот снова попадаю в сплошной туман. А скорость у машины приличная - 350 километров, и столкнуться с каким-либо препятствием в таких условиях проще простого. Ну, думаю, пропадешь ты, Кума, ни за что. Ладно бы еще в бою, там все ясно: вот противник, он тебя атакует, опасность велика, но от мгновенных решений зависит очень многое - сумеешь ли набрать высоту, увеличить скорость, сманеврировать и т. д. Опасность велика, но ты видишь врага, ты хозяин положения, а значит, все зависит от тебя самого. От тебя самого, понял, Саня? Стало быть, и сейчас ты должен принимать единственно верные решения. Твой противник - твоя неуверенность, твоя растерянность...

- Возвращайся на свой аэродром, - радируют мне из 88-го полка. - Наш аэродром закрыт туманом.

Связываюсь с 40-м полком. Там долго молчат, потом

сообщают:

- Аэродром закрыт, видимости никакой. Туман.

Ну, попал в оборот, думаю, что теперь делать? Принимай, капитан, решение. И ведь все против меня. Самолет к длительным слепым полетам не приспособлен (нет соответствующего оборудования), куда лететь, не знаю (сведений о погоде с аэродромов, кроме нашей дивизии, нет), горючего в баках не так уж много осталось. Потеряешь ориентировку - пиши пропало. "Спокойно, Саня, спокойно, говорю сам себе, - не теряйся, соберись, думай!"

Я знаю, что сейчас появится Бердичев, в городе немало труб, высоких строений. Значит, первое - надо внимательно следить за землей. Хорошо это делать на высоте 1000 метров - все как на ладони. Особенно когда видимость приличная. Сейчас же, когда я лечу в тумане на высоте 50 метров, знакомые ориентиры кажутся какими-то другими. Все мгновенно проскакивает мимо (масштаб-то обозрения другой), и рассмотреть что-либо детально не удается.

Мозг работает напряженно, я мучительно ищу выход, машина идет с огромной скоростью, и на принятие решения у меня остаются какие-то доли секунды. А высота тем временем все меньше и меньше. Проскакиваю окраины города, выпускаю шасси, щитки и иду, едва не задевая крыши домов. Ангары. Убираю обороты до минимума. Все в серой мути. Стоянки не видно - ну, пан .или пропал! Сажусь на ощупь. Самолет касается земли, машина бежит по заснеженному полю в сплошной пелене тумана. Куда меня сейчас бросит, не знаю. Границы аэродрома не вижу, ориентиров никаких.

- Где ты находишься? - спрашивает "Земля".

- На земле, - отвечаю. - Сижу. Не знаю только где. Но в общем-то на вашем аэродроме. Двигатель выключил.

- Хорошо, - отвечают с КП. - Жди.

- Спасибо! - соглашаюсь я. - А сколько?..

Вылезаю из кабины, иду искать хоть кого-нибудь. Да разве в таком тумане сразу найдешь. Двигаюсь в ту сторону, где, по моим предположениям, должна быть стоянка машин 40-го полка. Минут через тридцать блуждания увенчались успехом: набрел на самолет. Кричу:

- Есть тут кто живой?

Откуда-то выскочил техник:

- Вам что, товарищ командир?

- Ведите на КП полка!

Заместитель комполка майор Китаев, Герой Советского Союза, встретил меня вопросом по существу:

- Ты что, очумел?

- Выполнял приказ командования.

- А почему не вернулся на свой аэродром?

- Наш аэродром укатан плохо. Машину мог разбить.

- А здесь сам мог разбиться, чудак-человек.

- Не разбился же.

- Второй раз родился, Саня.

- Долго жить буду.

- А машина где?

- Там, - я неопределенно махнул в сторону аэродрома.

Китаев отдал команду отыскать самолет, что и было выполнено минут через 30-40. Убедившись, что все в порядке, я отправился к знакомым ребятам.

- И как это ты умудрился сесть в таком тумане? - удивились летчики.

- Слово знаю, - отшучивался я.

Улететь в этот день мне так и не удалось. Даже привычные ко всему По-2 в такую погоду в воздух не поднимались.

А на следующий день я проснулся рано утром. Небо было ясное и чистое. Видимость безграничная. Утренние звезды. Легкий морозец. Я шел на стоянку По-2 и думал о "превратностях" летной судьбы. Вчера мне пришлось рисковать своей жизнью и боевым самолетом. Лети я сегодня - все было бы по-другому. Денек как на заказ!

На стоянке ждал меня Пал Иваныч, вместе с которым мы должны были лететь в полк. Он доложил по всей форме о готовности к вылету. По его лицу и поведению было ясно, что молчать в полете Тычинин не собирается.

- А что, Александр Сергеевич, тебе обязательно нужно было вчера пригнать самолет комдиву?

- Обязательно. Приказ, знаешь ли, выполнял.

- Так ведь приказы-то надо с понятием выполнять, - изрек Пал Иваныч. Вчера ни один самолет из-за погоды с аэродрома не поднялся. И зачем этот самолет был так срочно нужен комдиву - вот в чем загадка, - озадаченно покачал головой Пал Иваныч.

- Тьфу ты, Пал Иваныч, не болтай. И так тошно, - грустно признался я.

- Ну, это хорошо, что ты понимаешь. Я к чему все это говорю? Ведь не меньше полковника Давидкова болею за боеспособность дивизии: а вдруг на таком перелете разбился бы такой хороший пилот, как Александр Куманичкин...

- Замолчи, надоел, Пал Иваныч. Запускай мотор, поехали.

Мы спокойно долетели до нашего аэродрома. Но долго еще жило во мне напряжение этого проклятого перелета.

О храбрости

Погиб Володя Галицкий. Вернувшись из очередного полета (мы базировались тогда недалеко от украинского города Ахтырка), я узнал, что самолет Галицкого был сбит. Парашюта никто не видел. Значит, рассчитывать на счастливый случай не приходилось.

- Как же это произошло? - спросил я у ребят, летавших с ним на задание.

- Ты что, не знаешь Галицкого? - ответил кто-то.

Галицкого я знал. Он пришел к нам в конце сорок второго с большой группой молодых летчиков. Тогда, поздней осенью, наш полк был отправлен переучиваться - мы осваивали новые самолеты и одновременно пополняли свой состав после жестоких летных боев на юге. В полку появилось много молодых летчиков сержантов, выпускников летных школ. Ребята рвались в бой, но их желание драться с врагом, увы, не подкреплялось высокой летной подготовкой.

Фронт непрерывно требовал пополнения, и школы учили, главным образом, как говорится, взлетать и садиться. А в запасных полках, где будущие летчики овладевали боевой подготовкой, тоже не всегда удавалось совершенствоваться в искусстве боя, да и просто в искусстве пилотирования. Так что с вновь прибывшими в полк предстояло поработать как следует. А эта работа осложнялась тем, что новички не слишком рьяно относились к тренировкам, мечтая лишь о боевых вылетах. Приходилось умерять их пыл.

Вот в этом-то пополнении и оказался сержант Володя Галицкий, худощавый рыжеватый паренек с голубыми глазами. Особого впечатления он на меня не произвел, а когда я увидел его в полете, настороженное отношение к нему еще более усилилось. Не могу сказать, что Володя летал плохо, так - средне. Но как летчик-истребитель "смотрелся" он, на мой взгляд, неважно. Тихий и замкнутый, Галицкий мало походил на своих энергичных, веселых, общительных товарищей.

Может, поэтому в контрольном полете (перед самостоятельным вылетом молодой летчик обязательно летит в двухместном самолете с командиром эскадрильи) я особо внимательно приглядывался к действиям Галицкого. Но Володя, вопреки моим сомнениям, показал хороший пилотаж. Теперь ему предстоял первый самостоятельный вылет. Я вызвал командира звена и разрешил ему выпустить Галицкого в самостоятельный учебный полет на самолете Ла-5, на котором он ни разу до этого не летал.

Командир звена ушел, и я видел, как он инструктировал

Володю, уже сидевшего в кабине самолета. Такой последний инструктаж молодого летчика явление обычное: надо помочь новичку справиться с волнением, психологически настроить его на самостоятельные действия, лишний раз проверить его готовность к полету. Обычно инструктаж проводит командир звена, но когда в эскадрилье много новичков, невольно беспокоишься, и поэтому я тоже подошел к самолету Галицкого.

Володя сидел в кабине бледный как полотно - никогда раньше не замечал у него такого цвета лица. "Не хватало нам только труса в эскадрилье", - подумал я и влез на крыло его истребителя.

- Ну что, Галицкий, волнуешься?

- Волнуюсь, товарищ командир.

- Ничего, все будет в норме, - успокаиваю его и задаю несколько контрольных вопросов. Сержант отвечает сбивчиво, и я понимаю, что к полету Володя не готов - нервничает слишком.

- Вылезай, Галицкий, - говорю я ему, - не полетишь ты сегодня. Завтра утром полетишь. Сам тебя буду выпускать.

На следующий день я снова вылетел с Галицким в контрольный полет и убедился, что в учебном полете Галицкий действует спокойно, уверенно и грамотно.

- Ну вот, - говорю я Володе, когда мы приземлились, - слетали нормально. Сейчас отдохни, а потом пойдешь в самостоятельный...

И снова повторилась вчерашняя история. Снова бледное лицо, снова Галицкий нервничает. Из своей инструкторской практики я знал, что существует такая категория летчиков - может быть, излишне впечатлительных, что ли, которые уверенно чувствуют себя в двухместном учебном самолете, когда летают с инструктором, но перед самостоятельным вылетом слишком нервничают. В этом случае инструктор должен заставить летчика поверить в свои силы и сбить это "предстартовое" волнение.

Я влез на крыло:

- Галицкий, ты прекрасно летаешь. Ты просто замечательно летаешь.

Он недоверчиво посмотрел на меня и грустно улыбнулся.

- Вот ты мне не веришь, - продолжал я, - а между тем сейчас ведь это ты вел самолет, я к ручке управления даже не прикасался.

Сержант недоверчиво посмотрел на меня.

- Ей-богу, за управление даже не брался, - повторил я. - Ты пойми, сержант, если я тебя выпускаю, значит, твердо убежден, что ты выполнишь полет хорошо, - ровным голосом убеждаю Володю. (Раздражаться никак нельзя, надо успокоить летчика.)

Ты сейчас полетишь, и все будет прекрасно.

Я спрыгнул на землю и дал команду на запуск. Машина Галицкого вырулила на старт...

Полет он выполнил блестяще. Но потом - в тылу и на фронте - сколько раз я ни наблюдал за Володей, он всегда волновался перед стартом, хотя заметить это можно было только по необычайной бледности лица. Но эта бледность никакого отношения к трусости не имела. Просто волновался человек.

Смелость его граничила с безрассудством. "Безумству храбрых поем мы славу! Безумство храбрых - вот мудрость жизни!" - воскликнул в свое время горьковский Сокол, и мы с удовольствием цитируем эти слова.

Красиво сказано, но только в воздушном бою "безумство храбрых" приносит один лишь вред. Конечно, если иметь в виду отвагу и презрение к смерти, то тут все правильно. Но летчику в воздушной схватке, помимо этих качеств, нужны еще хладнокровие, выдержка, расчет, дисциплина.

А вот этих-то качеств как раз и недоставало Володе Галицкому. Завидев противника, он, несмотря на все приказы, бросался на врага, внося сумятицу не только в стан гитлеровских летчиков, но и серьезно нарушая план боя, детально разработанный заранее. В результате атаки наших самолетов не всегда были столь эффективными, как того бы хотелось. Да и потери с нашей стороны увеличивались.

- Ничего не могу с собой поделать, - сокрушался на земле Галицкий при разборе очередной его выходки. - Очень уж хочется бить фрицев.

Мы знали, что гитлеровцы убили у Володи родных, и хорошо понимали состояние молодого летчика, но бой есть бой. Несколько раз командование отстраняло Галицкого от полетов, его наказывали - ничего не помогало. Точно и четко уяснив свою задачу на земле, в воздухе Галицкий забывал обо всем, хотя дисциплина в бою - важнейшее условие успеха.

Что такое воздушный бой? С земли картинка выглядит привлекательной и не лишенной красоты. Кружатся самолеты, образуя своеобразную карусель, то пикируя, то взмывая вверх: одни уходят - другие догоняют. И только искушенные в летном деле отчетливо представляют себе, что скрывается за всем этим огромное напряжение, внутренняя самодисциплина и безусловное выполнение поставленной перед тобой задачи.

Воздушный бой - сложный процесс, в котором каждое подразделение и каждый отдельный летчик решают строго определенные задачи. Стоит кому-то нарушить установленный порядок, и бой (даже самый простой) не получится, не удастся.

Обычно группа истребителей, идущих в бой, заранее делится на две части ударную, куда входит основная масса самолетов, и группу прикрытия, где самолетов меньше. Задача ударной группы - уничтожить основные силы бомбардировщиков или истребителей авиации противника. Группа прикрытия в этот момент обеспечивает свободу действий ударной группе, не дает возможности вражеским истребителям атаковать нашу ударную группу.

Понятно, что каждое звено и каждая пара, каждый летчик, следуя в заранее определенном боевом порядке, должны строго соблюдать свое место в общем строю. Любая атака строится командиром ударной группы в расчете нанести максимальный урон бомбардировщикам противника. Таково незыблемое правило. Так, скажем, если бомбардировщики идут без прикрытия, нет необходимости делить атакующих на две группы - в этом случае атака осуществляется всеми. Бывает, что ударная группа и группа прикрытия в зависимости от конкретной ситуации меняются своими функциями.

Начало боя, выход из боя, сбор самолетов и управление боем в процессе ведения его осуществляется командиром ударной группы, который возглавляет, как правило, все соединения истребителей. Ведущий группы прикрытия является заместителем командира ударной группы на время боя, согласуя свои действия с ведущим всей группы.

Я так подробно обо всем этом сейчас говорю, чтобы даже неискушенному в тактике человеку было понятно: у боя свои законы, своя логика. И нарушение этих законов ведет к поражению, а то и к гибели летчика. Я довольно осторожно отношусь к словам "бесстрашный летчик", "образец бесстрашия"... Все эти оценки мне представляются довольно приблизительными, не вполне точными. Что значит "бесстрашный человек"? Без страха, что ли? Мне думается, что ничего не боится в бою только откровенный дурак. Или человек, совершенно не представляющий опасности, которая ему угрожает. Но профессионально подготовленный летчик эту опасность ощущает нутром, каким-то седьмым чувством. И находит в себе силы преодолеть страх. Это преодоление идет за счет точной оценки обстановки, за счет правильно принятого решения, наконец, за счет высокого профессионального мастерства, позволяющего утвердиться летчику в собственном превосходстве над противником. Отвага и личная храбрость - прекрасные качества, но без самообладания, выдержки, дисциплины, летного мастерства они ничего (или почти ничего) не решают.

Разумеется, нельзя заранее, на земле, спланировать все

варианты воздушного боя. Очень часто групповой бой распадается на бой между парами, и тогда многое зависит от инициативы каждой пары (общий руководитель боя в данном случае просто не в состоянии охватить всю картину сражения, но ничего страшного в этом нет, особенно если все пары действуют, исходя из заранее поставленной задачи - нанести максимальный урон противнику). Повторяю, вариантов воздушного боя множество, поэтому регламентировать действия каждой пары невозможно, да и не нужно.

Важно другое - ведущий должен определить начало боя, начало атаки. От этого зависит практически успех сражения. Если первая атака проведена внезапно и стремительно, то это сразу же склоняет чашу весов в бою в пользу атакующего, определяя его дальнейшее преимущество. А для того чтобы первую атаку провести неожиданно для противника, нужно не только увидеть его раньше, чем он тебя обнаружит, но и сманеврировать так, чтобы поставить атакующую группу в лучшее по сравнению с врагом положение - начать атаку с направления, которое невыгодно для противника - со стороны солнца или из-за облаков, например. Чтобы осуществить все эти маневры, летчику-истребителю необходимы тактическое чутье и самообладание.

Теперь представьте, как трудно руководить боем, если один из твоих подчиненных не слушает твои команды и очертя голову атакует противника. А именно так очень часто поступал в бою Владимир Галицкий.

- Я как увижу их, прямо невменяемый какой-то делаюсь, - оправдывался Володя.

Нам от такой "невменяемости" было только хуже. Заводишь, бывало, группу на атаку, а Галицкий, являясь ведомым группы прикрытия, вдруг без всякой команды атакует самостоятельно бомбардировщики. Ну, собьет он самолет (тут надо отдать ему должное), однако начало боя уже скомкано, противник нас уже заметил, первая атака оказывается сорванной, и бой протекает очень напряженно.

А надо сказать, что все это происходило во время Курской битвы, когда мы вели ожесточенные бои с гитлеровцами за господство в воздухе, когда вылеты следовали один за другим, когда каждый человек и каждая машина были на счету, когда особенно важно было не только сбить самолет врага, но и самому не понести потерь. А тут вот такой "невменяемый".

Я ничего сделать с Галицким не мог, и приказом командира полка его перевели в первую эскадрилью - к Павлову. Когда Галицкий явился представляться комэску-1, тот без педагогических обиняков сказал:.

- Слушай, сержант, если будешь продолжать шалопайничать, всей эскадрильей набьем тебе морду.

- Понял, - сказал Галицкий и пообещал: - Все будет в норме.

И не сдержал слова, жестоко поплатившись за это. Дело было так. Галицкий шел замыкающим ударной группы на перехват бомбардировщиков. Но не успели наши истребители занять удобную позицию для атаки, как Галицкий, заметив ниже и чуть правее их группы пару "мессершмиттов", ринулся в атаку. Ему удалось сбить один "мессер", но при выходе из атаки он попал под огонь следующей пары немецких истребителей, которых просто не заметил. Командир нашей группы прикрытия видел атаку Галицкого, но ничем ему помочь не мог, так как основная группа в этот момент уже начинала атаку бомбардировщиков и надо было прикрыть ее сверху...

Так погиб Володя Галицкий, смелый летчик, хороший парень. Погиб потому, что не сумел "переломить" себя, несмотря на всю свою отвагу. Сбил Володя около десятка самолетов. И, сумей он соединить в себе качества летчика-истребителя со своей отчаянной храбростью, сбил бы еще больше. И не было бы тогда этой нелепой гибели.

Саша Павлов на земле и в воздухе

Комэск-1 капитан Павлов пользовался в нашем полку исключительным авторитетом. Мы любили его за трезвость ума, за надежность в бою, за то, что никогда не терялся Саша в самых сложных ситуациях. Есть люди, о которых говорят: "Этот твердо стоит на ногах". Александр Павлов был именно таким человеком. Не один десяток совместных боевых вылетов сделали мы с ним, и я всегда знал: -на Павлова можно с уверенностью положиться в самом трудном бою.

Для Саши вообще не было безвыходных положений. Его прирожденное летное чутье и высокая техника пилотирования становились решающими факторами в тех случаях, когда иные пасовали. Если о летчике можно сказать "пушкинский талант", то у Саши он был наверняка. И в характере Павлова было что-то пушкинское - искрометность, неиссякаемая бодрость, цепкость мастера и... мальчишеское озорство.

Помню, вызывает меня командир полка вместе с другими комэсками. Пока я шагал из расположения своей эскадрильи, Павлов и комэск-3 Лобанов уже пришли на КП. Тропинка ведет меня вдоль кромки леса между капониров. Вдруг слышу рев самолетов. Неба за деревьями мне не видно, поэтому я не знаю, что происходит в воздухе. Однако уже на подходе к КП слышу знакомый свист и вой падающих бомб. Недолго думая, падаю на землю. Свист мгновенно прекращается - взрывов нет. Встаю и

вижу улыбающихся Павлова, Лобанова, штабных офицеров.

Оказывается, Павлов пообещал:

- Сейчас я Саню положу на землю.

Были у нас ракеты, напоминающие при полете звук падающих бомб. Вот такими-то ракетами и выстрелил Павлов, заметив, что я приближаюсь к КП.

Когда я поднялся, Саша как ни в чем не бывало участливо спросил:

- Что, Саня, ложишься? Устал, что ли?

- Один - ноль в твою пользу, - отвечаю, - подожди, отыграюсь.

Случай отыграться представился довольно скоро. Когда моя шестерка выруливала на взлет, я заметил, что Павлов со своими ребятами сидит неподалеку, "травит баланду", тычет в мою сторону пальцем и хохочет. И ребята его смеются. "Подожди, сейчас тебе не до смеха будет", - подумал я и дал команду своей группе развернуться на взлетную полосу точно возле Павлова. А сидел он со своими летчиками, надо сказать, около песчаной дороги.

Вся моя шестерка аккуратно выполнила команду, обдав Павлова тучей пыли. Вдобавок ко всему перед самым разворотом мы еще и газанули - эффект превзошел все ожидания: не скоро потом Саша с товарищами привели себя в порядок.

А с КП меня спрашивают:

- Чего это вы так рано развернулись?

- Ничего, - отвечаю, - места для взлета хватит.

- Ну, взлетай!

Наша группа ушла на задание, а когда мы вернулись и я стал заруливать самолет к месту его стоянки, там меня уже ждал Павлов с дубинкой. Я, расстегнув кобуру, кричу:

- Брось дубинку. Иначе не вылезу. И стрелять буду.

- Всех не перестреляешь, - угрожающе машет дубинкой Павлов. - Поглажу спину разок, тогда брошу.

- Саша, - кричу я ему, - не подходи. Я малярийный, заразишься! Еще самолет поломаешь!

- Ладно, живи пока, - Павлов отбросил дубинку, - один - один.

Вот, может подумать нынешний читатель, тут война, а они шутки шутят. Дело в том, что тогда, в дни огромного напряжения, нам требовалась хоть небольшая эмоциональная разрядка. Эти маленькие эпизоды, конечно же, не составляли существа нашей фронтовой жизни. Бои были тяжелые. Противник, несколько оправившись после поражения на Курской дуге, не давал ни минуты покоя. Каждому из нас приходилось делать по нескольку боевых вылетов в день. И почти каждый вылет означал бой с врагом. А сил было маловато. То самолет вышел из строя, то

летчика нет. Взлетали группами от 4 до 8 машин, чаще всего - шестерками. И когда наступала короткая пауза - как ни в чем не бывало шутили, подтрунивали друг над другом...

Воздушная обстановка осенью сорок третьего года на Украине была очень напряженной. Противник активно действовал небольшими группами. Это определяло и нашу тактику. Мы стояли тогда на аэродроме в районе села Чупоховка. В тот день, о котором я хочу рассказать, перед нами была поставлена задача: прикрыть наземные войска от ударов авиации противника. Вылетали мы, как правило, шестерками в определенный район и барражировали там, стремясь, чтобы ни одна бомба гитлеровцев не упала на наши войска.

Дело было привычное. Мы ждали на аэродроме в состоянии первой, второй или третьей готовности, сменяя друг друга. Первая готовность - ты сидишь в кабине, с парашютом, привязные ремни пристегнуты. Впереди только легкая маскировка. Сигнал ракеты - и ты в воздухе. Вернулся - третья готовность: вместе с техником находишься возле машины, готовишься к новому вылету. Ушла очередная группа - и ты автоматически со всей эскадрильей переходишь во вторую готовность, потом снова - в первую. Задача поставлена, район определен. В воздухе тебе лишь уточняют задание. Наземная станция оповещения сообщает о всех изменениях обстановки. Сам внимательно смотришь за воздухом. Словом, обычный рабочий день войны.

В тот день я с утра чувствовал себя неважно - знобило, лихорадило. Дело в том, что еще на Южном фронте, на Кавказе, в сорок втором году, я подхватил малярию, и приступы ее повторялись у меня довольно часто. Понимаю, что сегодня очередной приступ. День стоит теплый, а меня знобит. Ищу, что бы надеть. Техники раздобыли мне чью-то шинель. Надеваю ее. В это время взлетает ракета Лобанов со своей эскадрильей уходит на задание. Моя очередь садиться в готовность номер один.

Даю команду группе:

- Принимаем готовность номер один.

Докладываю об этом на командный пункт. Вид у меня в кабине явно несуразный: поверх шинели - парашют. Хорошо еще, что Павлов не видит, а то шуток не оберешься. Мне между тем не до смеха. Чувствую себя все хуже и хуже. Единственная надежда, что отсидим, а вылета не будет. Однако минут через тридцать взвилась ракета: Лобанов завязал бой, и нас подняли ему на помощь. Тут уж не до собственных болезней. Чувствую, что температура растет, но об этом уже не думаю.

Пришли в район, где Лобанов ведет бой с "мессерами". Вижу: горящий "мессершмитт" черной полосой перечеркнул небо.

Набираю высоту для атаки. Сообщаю Лобанову, что иду на помощь, однако "мессеры", завидев нас, стремительно выходят из боя. "Земля" командует Лобанову возвращаться домой, а наша шестерка остается патрулировать в районе. Мне все хуже и хуже: озноб сменился жаром. Чувствую, что весь взмок, да и под фонарем в кабине - жара, но ведь не откинешь же фонарь! К тому же плохо вижу из-за высокой температуры.

И в это время мимо нас идет четверка "мессеров". На такой высоте они для нас не опасны. Даю команду:

- Усилить наблюдение за воздухом.

Еще пара "мессеров" проходит ниже нас. Вдруг они начинают круто набирать высоту. Передаю Виноградову (он находится сегодня парой в прикрытии):

- Набирай высоту! Следи за "мессерами", но не ходи за ними.

- Понял! - отвечает Виноградов.

Расчет противника ясен: истребители должны втянуть нас в бой, а в это время бомбардировщики безнаказанно пройдут бомбить наши войска. "Мессеры", конечно, нас видели и теперь ждут, что мы клюнем на их наживку. Но атаковать истребители врага я не стал.

Только на всякий случай увеличил скорость, чтобы улучшить свободу маневра в будущей атаке. Самочувствие мое между тем все хуже и хуже.

Еще шестерка "мессеров" проплывает выше нас, но ниже группы прикрытия.

- Видишь? - спрашиваю у Виноградова.

- Вижу.

- Атакуйте!

Сам тем временем передаю на пункт наведения и на КП, что группа из 12 "мессеров" пытается связать меня боем.

- Ждите бомбардировщиков, - передает Чупиков. - Поднимаю Павлова.

Группа Павлова набирала высоту, когда появились два десятка "юнкерсов" под прикрытием истребителей. Павлов передает:

- Саня, свяжи боем "мессеров". Я атакую бомбардировщики.

- Понял!

И я пошел всей группой на истребителей сопровождения. Начался бой. У Павлова прекрасное качество: он отлично видит воздух и умеет мгновенно принять соответствующее решение. Пока моя группа ведет бой с "мессерами", Саша врезается в строй "юнкерсов". Два из них горят. Нам удается сбить два истребителя, но я уже почти ничего не соображаю. Передаю ведомому Мише Арсеньеву:

- Выходи вперед, веди на аэродром. Бой продолжать не могу.

Группа Виноградова ведет бой, а мы парой отрываемся крутым пикированием и идем на свой аэродром. В этот момент я чувствую себя настолько плохо, что мне абсолютно безразлично, собьют меня или нет. Машинально иду за Арсеньевым. Подходим к аэродрому. Выпускаю шасси. Выпустить тормозные щитки у меня уже нет сил - все, как в тумане. Самолет дольше обычного бежит по полю. Последним усилием воли выключаю мотор, чтобы хоть как-то уменьшить пробег. По инерции отворачиваю машину вправо и останавливаюсь недалеко от расположения своей эскадрильи. Тут же теряю сознание.

Потом я узнал, что техники вытащили меня из кабины, отнесли на опушку леса и вызвали доктора. Температура оказалась за сорок. Очнулся я от того, что кто-то тронул меня за плечо.

- Саня, ну как ты? - карие глаза Павлова заботливо смотрят на меня.

- Все в порядке.

- Ты лежи пока. Мы еще с тобой повоюем. Фашистов бьем, а уж паршивую малярию не одолеть! Не унывай!

Сам Павлов не унывал никогда. Только однажды и видел его в угнетенном состоянии. Мы стояли тогда на аэродроме Тростянец. С утра я вылетел первой шестеркой. Задача: прикрыть поле боя в районе Ахтырки. Утро было ясное и спокойное. Мы набрали высоту 3000 метров и пошли в заданный район. Внезапно на горизонте с юга показалось какое-то огромное темное пятно. Пригляделся фашистские бомбардировщики тучей идут прямиком на наши позиции - так называемый массированный налет. А нас всего шестеро.

Передаю на командный пункт и на станцию наведения:

- Поднимайте все, что можете. Массированный налет. Больше сотни бомбардировщиков и столько же истребителей. Идут курсом на Ахтырку.

А сам тем временем принимаю решение атаковать и набираю высоту. Пригляделся - противник идет несколькими эшелонами, на разной высоте. Истребители сверху прикрывают бомбардировщики. По радио слышу: взлетают наши, взлетают 40-й и 88-й гвардейские полки. Слышу голос Павлова. Кричу ему:

- Саша, быстрей!

Обстановка постепенно проясняется. У противника в первой группе шесть девяток "хейнкелей". Идут на высоте 3000 метров, за ними вторая группа самолетов сорок. Тоже "хейнкели". Чуть ниже - Ю-88, правее, на той же высоте, еще одна группа "юнкерсов". А в центре бомбардировщиков и выше их истребители сопровождения. Считать их не стал - невозможно было это сделать.

Итак, шестеро против сотен двух (не меньше) вражеских самолетов. Страшно? Соврал бы, если б сделал вид, что ничего в тот момент не чувствовал. "Кто говорит, что на войне не страшно, тот ничего не знает о войне". Это сказано много позже войны, но это сказано точно.

- Атакуем! - передаю своей группе.

Внизу, чуть левее нашего курса, идет ведущая девятка бомбардировщиков. Я рассчитал, что гитлеровские истребители не успеют нас перехватить: их головные машины идут правее и

дальше - примерно на уровне третьей девятки "хейнкелей". Так что мы вполне успеем атаковать ведущую группу. Так и получилось. Мы сбили двух "хейнкелей" прежде, чем истребители сопровождения ринулись на нас. Скорость у нас была высока, мы развернулись и "нырнули" под атакующих. Ну, теперь держись! Немцы, конечно, видят, что нас мало. Где же остальные, где Павлов, где Лобанов? Ведь они же поднялись в воздух! Командую своим:

- Действовать парами самостоятельно! Атаковать по возможности бомбардировщики!

Думаю, это было единственно правильным решением. По сравнению с противником мы - капля в море. И хотя сбили два "юнкерса", дальше группой действовать будет очень сложно. Передаю своему ведомому Мише Арсеньеву:

- Прикрой!

Достаю "юнкерс" и атакую его. Снова удача! Резко выхожу из атаки, ведомый за мной. И вовремя: нас сверху атакуют четыре "мессершмитта". А впереди по курсу маячат еще два. Но нам чертовски везет: ведомый "мессер" идет настолько беспечно, будто он не в бою, а на воздушной прогулке. Слегка доворачиваю машину и даю по нему очередь. "Мессер" буквально рассыпается на наших глазах.

В шлемофоне - крики, команды, почти вся дивизия в воздухе. Прибавились еще какие-то голоса, но Павлова и Лобанова я не слышу. Где же они? Впрочем, размышлять некогда. Бой продолжается. Очередь "мессера" прошивает мой самолет, однако мотор цел, и я продолжаю бой. Гитлеровцы наседают. Не слышу голосов Хорольского и Наумова, вижу, беспорядочно падает "лавочкин". Сумеет ли летчик выпрыгнуть в этом хаосе?

Еще какое-то время мы ведем схватку, надеясь на помощь. Но слишком неравны силы. Да и горючее на исходе. Даю команду своим выйти из боя и следовать на свой аэродром. Настроение у меня - хуже некуда. Не радует даже то, что мне удалось впервые за всю войну в одном бою сбить три вражеских самолета. Слишком дорогой ценой достается победа. Почему мы дрались в одиночестве? Где Лобанов и Павлов? Где полки, которые поднимались на помощь?

Садимся, и тут все выясняется. Оказывается, гитлеровцы упредили нас выставили сильный заслон.

И когда наши самолеты поднялись в воздух, им пришлось принять бой едва ли не над собственным аэродромом. Пробиться к нам не смог почти никто. По сути дела, в этом бою ударной силой была наша шестерка. И хотя мы сбили пять самолетов противника, радости не было: не вернулись Хорольский и

Наумов.

Вдобавок ко всему при посадке я и сам чуть не разбился: у моего "лавочкина", как выяснилось позже, было пробито в бою правое колесо. Резина при выпуске шасси слетела, самолет, коснувшись земли, стал заваливаться вправо. Удержать равновесие машины мне не удалось, и в конце концов истребитель лег на правое крыло. Выключил мотор. Подбежали техники, помогли выбраться из кабины.

Злой пошел на стоянку к своим. Навстречу - хмурый Павлов.

- Что же ты, Саша, вроде вылетал, а вернулся раньше меня. Ничего не понимаю.

- И понимать нечего. Зажали нас на наборе высоты, без скорости, да так, что и пикнуть не могли. Я слышу по радио, что тебе худо. Думаю, сейчас помогу. А сверху - "мессеры", пара за парой. Как горох... Не мог я, Саня, пробиться. Только отбивался.

Он снял с головы шлемофон и с яростью бросил на землю:

- Давай закурим. Чего ж тут говорить? Все ясно.

Мы проиграли бой. Проиграли не из-за численного превосходства врага (за всю войну мы едва ли в десятке боев имели превосходство в силах) и не из-за плохой летной подготовки. Дело в том, что такой массированный налет явился для нас неожиданностью. Понеся огромные потери в предыдущих боях, фашисты действовали маленькими группами. И мы уже успокоились. И даже вылетали четверками или вшестером. По такому "шаблону" вылетели и в этот раз.

- Я не слышал Хорольского и Наумова. Не знаю, что с ними. Давай подождем, - предложил Павлову.

Мы еще долго сидели в траве на опушке леса, на границе аэродрома, но ребята так и не вернулись. Привезли обед. Есть не хотелось. Выпили по стакану компота, от остального отказались. Сидим молчим, как на похоронах. Павлов не выдержал:

- Да что же это мы, ребята, в самом деле? Себя хороним, что ли? Ну, поддали нам фрицы сегодня, так завтра мы им должок с процентами вернем! А может быть, и сегодня! Кончай обед, пошли на разбор.

Командир полка Павел Федорович Чупиков разобрал бой детальнее, чем обычно. Искали причину случившегося. Было ясно, что ни Павлов, ни Лобанов в данном случае ни при чем. Они честно исполнили свой долг. Вместе со своими ребятами они дрались умело и храбро. Но каждый бой неповторим, он требует гибкой тактики. А ее-то как раз нам сегодня и не хватило. Вот почему не радовали меня ни собственные победы, ни боевой листок, посвященный моему успеху. Ребят не вернешь. Задачу мы не выполнили, да и не могли ее выполнить при всем нашем

желании: слишком неравны были силы.

Настроение было подавленное.

- Не горюй, Саня, мы еще свое возьмем, - на лице Павлова появилась улыбка. - Пошли к машинам.

Мы вернулись к экипажам. А вскоре зеленая ракета снова послала нас в бой.

Батя

Впервые я увидел его в дни боев на Курской дуге. Мы стояли тогда в Касимове. Помню, вернулся с задания, вижу: стоит незнакомый мне генерал, одетый явно не по сезону - в руках меховой шлем, на плечи наброшено кожаное пальто, под ним меховая куртка или реглан на меху - не разберешь. Но стоял июль, и такая экипировка мне запомнилась. Генерал разговаривал с комполка, а мы с ребятами стояли поодаль и невольно стали свидетелями разговора.

Резковатым голосом, с небольшим белорусским акцентом, с упором на "р-р", генерал говорил Павлу Федоровичу Чупикову:

- Четко ставьте задачу каждой группе. Создавайте все условия для организации нормального отдыха личного состава. Такая напряженная работа, как сейчас, продлится еще несколько дней. По некоторым данным, фашистская авиация после первых дней сражения выдыхается. Но и у нас потери велики. Все внимание - восстановлению техники, потрепанной в боях. Днем и ночью ремонтируйте машины. Все, что может летать, - должно летать!

Затем генерал, сопровождаемый Чупиковым, отправился к стоянке своего самолета. Я поглядел вслед высокой худой фигуре.

- Кто это?

- Начальство надо знать в лицо, - заметил Павлов. - Это Красовский.

Самолет Красовского взмыл в небо. Так состоялось мое знакомство с командующим 2-й воздушной армией генерал-лейтенантом С. А. Красовским. Впрочем, "знакомство" - это сильно сказано. Таким я увидел впервые Батю, как звала Степана Акимовича вся наша армия. Звала не случайно. Я много лет отдал авиации и знаю, если летчики кого-то зовут так, значит, этот человек завоевал всеобщее признание и - пусть не считают меня сентиментальным - любовь.

После той встречи мне неоднократно приходилось видеть командарма у нас в полку. Пожалуй, мы видели Батю даже чаще, чем комдива Ларушкина. И каждый его приезд - обстоятельное, взыскательное изучение положения дел в части. Недаром летчики любили, чуть передразнивая Батин говорок, повторять: "Батя прилетит и пройдется мокрой тра-а-пкой начальству по бр-р-у-ху!"

Красовский прилетал, вникал, наметанным глазом определял наши промахи, с интересом присматривался ко всему, что могло пригодиться в других частях армии. Память у Бати была отменная, и, пожалуй, о каждом из нас он знал больше, чем мы друг о друге...

Меня ему никто не представлял, и, естественно, я даже растерялся, когда однажды, прилетев с задания и направляясь на КП, неожиданно был им окликнут. (Я в тот момент не знал, что Батя в части, и опешил, увидев его перед собой.)

- Ну что, Куманичкин, все воюешь? - командарм в упор разглядывал меня, а я лихорадочно соображал, откуда он меня знает и почему он здесь?

- Воюю, товарищ генерал! - стараясь придать лихость голосу, ответил я.

- А как воюешь?

- Как все! - бодро ответил я. И политично добавил: - Бывает хорошо, а бывает - плохо!

- Вот это уже ерунда, - заметил Красовский. - "Как все" - это не ответ. У тебя должно быть только "хорошо"! Ясно?

- Так точно! - ответил я, хотя, признаться, не очень понял, за что меня упрекнул командарм.

- Он тебя не упрекнул, - объяснил мне Павел Федорович, когда я спросил его об этом. - Он тебя похвалил. Учти это. Просто ты в первый раз с ним разговаривал и еще не знаешь Батиной манеры.

Позже я понял его манеру вести разговор. В коротких вопросах командарма всегда скрывался какой-то особый смысл. Цепкий Батин взгляд буравил тебя насквозь, и твои ответы, очевидно, тут же соотносились с внешними впечатлениями командарма. Батя как бы ненавязчиво предлагал собеседнику: "Думай! Думай об истинном смысле моих вопросов. Разгадаешь - молодец! Значит, я в тебе не ошибся!"

Мы часто говорим о демократизме начальства, умиляясь: "Вот-де, большой руководитель, а не кричит на подчиненных. И в обращении прост - всех по имени-отчеству величает, за ручку здоровается, не чурается людей". В сущности говоря, такое представление о демократизме руководителей исходит из рабской психологии, согласно которой человек, которому вверена сегодня твоя судьба, волен и оскорбить тебя, и унизить, и распорядиться твоей жизнью по своему усмотрению. А раз начальник не кричит, не обзывает, руку лично пожимает демократ! Куда там!

Демократизм нашего командарма был иной природы - Степан Акимович был уважаем армией, потому что сам уважал

окружающих. Мы видели его и на стоянках боевых машин, и на КП, и в минуты тяжелейших боев, и в минуты отдыха. Он был одинаково ровен и вежлив и в разговоре с командиром дивизии, и в разговоре с сержантом-техником. Но, повторяю, не в этом дело. Любой, кто встречался в то время с Красовским, не мог не увидеть, с какой живейшей непосредственностью интересуется командарм твоей личной жизнью, с каким доверием относится Батя к окружающим.

Доверие и уважение к людям - вот, пожалуй, важнейшие источники Батиного демократизма. Когда в труднейшие дни Курской битвы мы потеряли двух отличных командиров 88-го и 40-го полков - майора Рымшу и Героя Советского Союза майора Токарева, командарм смело выдвинул на эти должности молодых летчиков из этих же полков. Надо сказать, что под стать командарму были и руководители политотдела армии - член Военного совета генерал С. Н. Ромозанов и начальник политотдела армии генерал А. И. Асауленко. Они пользовались большим уважением в частях армии.

Батя умело решал любой насущный вопрос, каким бы сложным и запутанным он ни казался. Подумаешь, скажет читатель, на то он и командующий, чтобы все вопросы решать. Разумеется, мастерство командира проявляется, в частности, в том, что он умеет оперативно принимать правильные решения. Но, рассказывая сейчас о Бате, я обращаю внимание не только на эту сторону его деятельности. Дело в том, что правильно оценить обстановку Бате помогало не только отличное знание дела, но и умение слушать.

В послевоенные годы служба свела нас на востоке страны. Мне часто приходилось беседовать в те годы со Степаном Акимовичем, и каждая такая беседа доставляла истинное удовольствие (хотя, как вы понимаете, большинство из них носило служебный характер). Иногда эти беседы длились несколько часов и состояли не только из разборов или указаний командующего. Красовский - один из самых внимательных слушателей, каких я знаю. Вот он сидит, полузакрыв глаза, в своем кресле, вслушиваясь в мой ответ на заданный вопрос. Я говорю довольно долго, сам чувствую это, но здесь уж ничего не поделаешь - вопрос требует обстоятельного ответа. Кажется, что Красовский слушает меня невнимательно, думая о чем-то своем, но я знаю, что генерал работает, все-все, сказанное мной, выстраивается сейчас перед Степаном Акимовичем в стройную цепочку фактов, соображений и выводов, что, когда я закончу, последуют точные и четкие предложения командующего. Красовский не перебивает меня, ждет, когда я выскажусь

полностью, чтобы подвести итог выслушанному. И я знаю, что ничто не ускользнуло от внимания генерала, что каждая мелочь им зафиксирована, соответствующим образом оценена и тоже включена в систему соображений командующего, которые мне, в свою очередь, предстоит услышать.

О том, что для Бати не было мелочей, свидетельствует вот какой эпизод, относящийся ко времени боев на Украине. Мы стояли тогда в Тростянце, вылетая в основном небольшими группами и, как правило, по ракете. Задачу нам ставили уже в воздухе. После напряженных июльских боев под Белгородом работа казалась нам относительно спокойной, и мы вспомнили о своей внешности: недалеко от КП полка расположился парикмахер, к которому потянулись свободные от полетов летчики.

Первым, естественно, оказался перед парикмахером Михаил Семенцов.

- Под Красовского! - решительно приказал он нашему цирюльнику.

Все захохотали: голова Бати блестела как бильярдный шар.

- Может быть, все-таки бритый бокс? - осторожно спросил парикмахер.

- Никаких бритых боксов, - Михаил победно оглядел собравшихся. - Не хочу терять своей индивидуальности!

Бритый бокс - наиболее популярная в то время среди нас прическа: очень короткая стрижка сзади и нечто вроде "оседлеца" запорожцев спереди. Семенцов был прав: "бритый бокс" делал нас всех в чем-то похожими, но кто тогда думал о красоте? Пострижен - и ладно! Дошла очередь и до меня. Парикмахер обрил мне полголовы и только было приготовился брить дальше, как раздалось:

- Немедленный вылет!

Я рванулся к самолету. Голова в пене. Встречные шарахаются, смеются вслед. Техник помог мне надеть парашют, я прыгнул в кабину, натянул на голову шлем и во главе шестерки самолетов поднялся в воздух.

Бой был удачным. Когда же я зарулил после приземления на стоянку, то увидел, что недалеко от нее стоят три человека. Пригляделся - Батя, командир корпуса Галунов и П. Ф. Чупиков. Вылез из кабины, докладываю по всей форме:

- Товарищ командующий!..

- Ладно, ладно, знаю, - перебивает мой доклад Красовский. - Ты лучше скажи, куда салфетку дел?

- Какую салфетку? - удивился я.

- Стригся перед вылетом?

- Так точно!

- Ну, вот. Мне сказали, что ты улетел вместе с салфеткой. Ни разу не видел летчика, летающего с салфеткой. Вот и хотел посмотреть. Значит, наврали?

- Так точно!

- Заладил: "так точно", "так точно". Ты, говорят, не достригся?

- Так. ...Это верно.

Я, признаться, в бою успел позабыть и про намыленную голову, и про то, что не достригли меня. Мыло высохло, образовалась корка - так что меня это все не беспокоило. Только теперь вопрос командарма вернул меня к моим земным заботам.

- Ну-ка, сними шлемофон. Посмотрим.

Делать нечего - снимаю шлемофон. Они все покатываются со смеху! Еще бы: на небритой части головы волосы спутались и застыли под мылом в виде какой-то клейкой массы. Вторая часть головы, наоборот, гладко выбрита. Шлемофон весь в мыле.

- Шлемофон надо новый, - сказал Красовский.

- Не надо, товарищ командующий. Я этот вымою, почищу. Он у меня недавно. (С этим шлемофоном я начинал Белгородскую операцию.)

- А вот стричься командиру надо было раньше, - серьезно заметил Красовский. - Небось чешется голова-то от мыла?

- Так точно, чешется. Только как я мог знать, когда вылет будет. Тем более вылет по тревоге.

- Не знал, говоришь? - переспросил Красовский. - Скажу по секрету: командир должен нюхом чувствовать обстановку. Нюхом! Ну ладно, иди помойся. Больше его не поднимайте в воздух, пока не дострижется.

Последние слова относились к П. Ф. Чупикову, который, как мне показалось, сочувственно смотрел на меня в этот момент. "Нюхом чувствовать обстановку" - я запомнил эти Ватины слова, хотя сказаны они были, в общем-то, в несколько комической ситуации. Для командира нет мелочей, и, принимая решение, он должен учитывать все без исключения действующие факторы, полагаясь при этом как на реальную оценку ситуации, так и на собственную интуицию.

Много лет спустя после войны, когда я командовал дивизией, с КП передали:

- Товарищ полковник! Прилетел командующий. Приказал не встречать.

Надо сказать, что Батя не любил торжественных встреч, предпочитая появляться неожиданно - не для того, чтобы застать врасплох, а потому, что терпеть не мог, чтобы его встречали и провожали.

- У каждого из вас есть своя работа, - говорил Степан Акимович в таких случаях, - вот ею и занимайтесь. А я уж как-нибудь сам доберусь до КП и обратно.

Через полчаса после звонка из штаба появился у меня на квартире командующий. (Дело в том, чтоб те дни после напряженных полетов я дал два дня отдыха всему личному составу. Благо погода выдалась нелетная.)

- Сидишь? - укоризненно сказал Красовский. - А летчики твои, между прочим, прямо на проходной пьянствуют.

Я знаю, что этого не может быть, но хватаю куртку и бросаюсь к выходу.

- Погоди, погоди! - останавливает командующий. - Еще не пьянствуют, но скоро начнут.

Понимаю: Батя узнал о том, что я дал два дня передышки летному составу, и, беспокоясь о состоянии людей, прилетел проверить правильность моего решения. Объясняю ситуацию.

- Ну хорошо, - соглашается с моими доводами Красовский. - А пройдут два дня, погода не улучшится, чем будете заниматься?

- Разборами полетов, товарищ командующий, подведением итогов, тренировкой.

- А если дожди прекратятся?

- В ближайшие десять дней обстановка вряд ли изменится. Нюхом чувствую, ответил я.

Командующий засмеялся.

- Помнишь, значит?

- Помню, товарищ командующий.

- Ну а коли так, расскажи мне подробно, чем собираетесь заниматься в эти дни...

Вот таким внимательным и строгим, заботливым и требовательным запомнился мне Батя, Степан Акимович Красовский, Герой Советского Союза, маршал авиации.

Невезучий

Пришел он к нам в полк в середине сорок третьего - вскоре после Белгородского сражения. За плечами у него было Качинское училище. "Кача" в авиации всегда пользовалась прочной репутацией, поэтому рассказы новичка о небывалых его приключениях и всякие летные истории многие воспринимали с тем веселым недоверием, за которым проскальзывало порой философски-рассудительное - "бывает". "Старики" почесывали затылки, слушая очередную байку вновь прибывшего, и ждали тренировочных полетов: небо, как говорится, покажет. Комэск-1 Павлов решил лично проверить новенького. Взлетели. Ушли в зону. Вернулись в положенное время.

- Ну, как новенький? - спросил Сашу после полета.

- В пределах нормы, - ответил Павлов. - Но ничего выдающегося.

Надо было знать Павлова, чтобы оценить этот его отзыв. Саша - летчик азартный, но в то же время предельно собранный.

О его дерзости и смелости ходили легенды, поэтому осторожное Сашино "в пределах нормы" несколько поубавило ореол вокруг прибывшего. А потом начались бои.

После первого же боя стало ясно, что летчик Прокопенко (фамилию, по понятным причинам, я изменил) рассказывает о полетах лучше, чем летает. В бою новичок оторвался от ведущего, бросил его, что само по себе уже было серьезным проступком, и приземлился на свой аэродром один.

Разумеется, сегодня, спустя много лет после описываемых событий, растерянность человека в первом бою может показаться вполне естественной и легко объяснимой. Это так. Но ведь для любого из нас первый бой мог стать последним. И если тысячи молодых ребят - по существу, без летного опыта - шли в небо, учились побеждать и растерянность, и страх, учились преодолевать неопытность, то почему мы должны были прощать летчику, который, судя по его собственным рассказам, не раз выходил невредимым из самых удивительных переделок.

Впрочем - и вот тут-то начинается самое удивительное в моем повествовании, - вскоре весь полк стал свидетелем действительно невероятных историй, героем которых неизменно оказывался Прокопенко. После первого полета комэск как следует "вломил" новичку и отправил его на дополнительные тренировочные полеты, в тайной надежде, что Прокопенко в конце концов "втянется". И тот действительно вроде бы пообвык и летал на боевые задания наравне со всеми. Самолетов, правда, не сбивал.

Ну, да ведь это только со стороны кажется все просто: взлетел - сбил орден на грудь. Чтобы сбить врага, помимо желания, смелости, еще и мастерство изрядное нужно. И хладнокровие. И летное чутье. К тому же далеко не все летчики, храбро, замечу, воевавшие, могут похвалиться сбитыми фашистскими самолетами. Так что особых претензий на этот счет у нас к Прокопенко не было.

Обратили внимание на другое: в воздухе Прокопенко летает с открытым фонарем.

- Не дури, Прокопенко, - сказал ему командир. - Скорость снижается, видимость ухудшается, обтекаемость нарушается. Летай, как положено.

- Слушаюсь, - ответил летчик и взлетел с закрытым фонарем, но в воздухе снова открыл его.

И так продолжалось все время. Но вот однажды новый комэск

Борис Карасев, сменивший Павлова, вылетел в паре с Прокопенко на перехват самолетов противника. Когда истребители уже возвращались с задания, их неожиданно атаковали два "мессера". (Замечу попутно, что у всякой такой "неожиданности" есть свое объяснение - неумение следить за воздухом в течение всего полетного времени.) Прокопенко зазевался и был сбит.

С земли было видно, как самолет его пошел вниз, потом раздался взрыв. Парашюта никто не заметил, и все решили, что летчик погиб. Однако, когда спустя некоторое время наши пехотинцы добрались до обломков самолета, упавшего, кстати сказать, прямехонько на кладбище, они обнаружили летчика живого, невредимого и... под хмельком. Непонятно каким образом оставшийся в живых Прокопенко уже успел осуществить коммерческую операцию - сменял парашют на самогон.

Потеря боевой машины, да еще из-за собственной неосмотрительности, карается строго, и нашего Прокопенко пересадили на По-2 связным. Но в конце концов история с приземлением стала забываться, и Прокопенко снова попросился на боевые вылеты. Комполка, поразмыслив, допустил летчика к истребителю. И вот тут началось. То Прокопенко садился на полосу без тормозных щитков и стремительно выскакивал на вспаханное поле, переворачивался, загребал раскрытой кабиной уйму земли, но оставался цел. То он садился поперек полосы и врезался в капонир. То, потеряв своих во время боя, пристраивался к немецким самолетам и спокойно шел вслед за ними...

- Как же это ты не догадался, что это немцы? - удивлялись мы.

- Черт его знает. Вижу, идут три самолета. Вроде бы наши. Я пристраиваюсь, они уходят. Что за ерунда, думаю. Потом пригляделся - да это же "фоккеры". И кресты на крыльях. Я - от них. Но они меня не преследовали. Видать, горючее кончалось.

Сейчас, конечно, над незадачливым летчиком можно посмеяться, а тогда нам было не до смеха. Летчик, потерявший в бою из виду свои самолеты, и прежде всего ведущего, ставил под удар не только собственную жизнь и свою машину, но и жизнь товарища. Беззаботность, летная небрежность оборачивались потерями, которых и без того на войне много. Вот почему мы не смеялись, слушая рассказ Прокопенко об очередном его приключении. Не до смеха было и командованию. "На По-2"!" - решил комполка, и Прокопенко опять стал связным.

Через некоторое время Прокопенко вновь допустили к боевым вылетам. Было это уже на Западной Украине. Стояли мы на аэродроме в районе деревни Окоп. Время было горячее (да и

бывает ли на войне иное время?), вылетов было много, и вот однажды, возвращаясь с задания, Прокопенко, заходя на посадку, снизился задолго до сближения с посадочной полосой и, естественно, дольше обычного шел на минимальной высоте - не более метра от земли. Ну а поскольку аэродром охранялся зенитной артиллерией, то такая расхлябанность пилота тут же дала о себе знать: самолет задел за ствол зенитное орудие и... Далее все повторилось: самолет разбит, летчик контужен, но жив. Полтора месяца приходил в себя Прокопенко после этой истории, а когда пришел, совершил свой очередной "подвиг": вылетая на выполнение боевого задания, потерял на какой-то миг ориентировку, зацепил маскировочную сетку, укрывавшую капонир, и вместе с ней поднялся в воздух. Сетка, правда, под напором воздуха вскоре оборвалась, упала на землю, и Прокопенко улетел.

А в положенное время его машина на аэродром не вернулась.

- Отлетался, - решили мы, но удивительные приключения Прокопенко на этом не кончились. Спустя месяцев шесть летчик вернулся к нам в часть с прекрасной характеристикой... партизан.

Оказывается, в том последнем для Прокопенко бою он был сбит, упал на территорию, занятую немцами, попал к партизанам Молдавии и храбро воевал. Со своей "земной" характеристикой Прокопенко рвался в небо, но истребителя ему больше не дали, и после нескольких рапортов летчик ушел в штурмовую авиацию, на Ил-2.

Когда я сегодня размышляю о судьбе этого человека, то думаю о справедливости прозвища, которое ему дали в полку, - Невезучий. С житейской точки зрения, Прокопенко - просто счастливчик: по крайней мере шесть-семь раз он должен был неминуемо погибнуть, но каждый раз оставался жив. Летчик на войне гибнет и в первом вылете, и в двадцатом, и в сто пятидесятом... Гибнет, несмотря на опыт, на осмотрительность, на личную храбрость. С профессиональной точки зрения Прокопенко был неважным пилотом - неряшливым, невнимательным, беспечным. Тут уж никакая храбрость не поможет. И не нужно думать, что мы победили врага только личным геройством.

Прокопенко действительно везло: он мог в сильный снегопад, когда и земли-то не видно, сесть как ни в чем не бывало точно у посадочного знака, мог, потеряв машину, не получить ни одной царапины. И все-таки звали его в полку Невезучим. Потому что, по нашим понятиям, везение летчика измерялось не просто спасением собственной жизни в какой-то особо сложной переделке, а удачным выходом из таких обстоятельств, в которых

решающее слово принадлежит не случаю, а мастерству, воле, настойчивости пилота.

И еще я думаю о том, что вот воевал человек, не был трусом, а побед не праздновал - стало быть, не был настоящим летчиком, не сумел или не смог им стать. На земле же воевал хорошо. А может, и правду говорят, что летчиком надо родиться?

Полет в Москву

Не знаю, сколько километров я налетал за время своей службы в авиации, но в одном убежден твердо: пассажиром я летать "не умею". Терпеть не могу сидеть в самолете, который ведет кто-то другой. А впервые это ощущение довелось мне испытать летом сорок четвертого. Был я к тому времени уже штурманом полка, которым командовал старый мой фронтовой друг Александр Павлов.

И вот он вызывает меня однажды и говорит:

- Собирай, Саня, вещички и лети-ка в Москву. Вот тебе командировочное предписание на десятидневные курсы повышения квалификации штурманов.

- Чего это ради я должен полк бросать? - удивился я.

- Ну, во-первых, обстановка у нас сейчас спокойная.

За эти десять дней война не окончится, - засмеялся Павлов, - это мне по секрету из Ставки сообщили. Так что на капитана Куманичкина несбитых фрицев еще хватит. А во-вторых, Герой ты или нет?

- Ну, Герой, - согласился я (незадолго до этого был опубликован в газетах Указ о присвоении мне звания Героя Советского Союза). - А в чем дело?

- Совместишь приятное с полезным - получишь в Кремле Звездочку, а уж мы, будь уверен, отметим ее здесь как полагается. Отдохни хорошенько, родных навести - и возвращайся.

В то время мы стояли под Тернополем на аэродроме Збараж. Аэродром наш служил также базой для транспортных самолетов, обслуживающих штабы 1-го Украинского фронта и нашей 2-й воздушной армии. Поэтому самолеты из Москвы прилетали к нам довольно часто. С летчиками-москвичами у нас были самые дружеские отношения. Во-первых, мне, как штурману полка, приходилось контролировать их, а во-вторых, они регулярно снабжали нас папиросами, что было весьма кстати, ибо в большинстве случаев мы курили махорку или филичевый табак, которым нас пичкали особенно рьяно.

В то время в "Правде" появился фельетон Д. Заславского "Филичевый дух" об этом табаке и о "филичевых" людях, снабжавших им армию. С оценкой табака, данной Д. Заславским, соглашались все мои друзья-фронтовики. Скажу больше,

"изобретателя" этого табака я бы приговорил к пожизненному курению его детища. И это не по кровожадности моей, а. исключительно из чувства справедливого возмездия.

Вот почему, чтобы пройти мой штурманский контроль, летчики транспортных самолетов запасались несколькими пачками папирос "Беломора" и "Казбека". И мы, к взаимному удовольствию, расставались всегда по-приятельски. Понятно, что когда мне понадобилось лететь в Москву, проблемы не возникло.

В тот же день улетал в столицу транспортный самолет С-47 (американского производства), и летчики с удовольствием взяли меня с собой. Этим же самолетом летело еще человек пятнадцать "наземников". То, что среди пассажиров я был единственным летчиком, для моего рассказа факт существенный. Но все по порядку.

Взлетели мы на рассвете, взяв курс на Полтаву, удаляясь от фронта в тыл. По летному обычаю никаких припасов я с собой не взял, и поэтому, когда более хозяйственные пассажиры, разложив нехитрые фронтовые пайки, образовали небольшие группы и компании, я остался в одиночестве. Сидел у иллюминатора с правой стороны и смотрел вниз. Кажется, совсем недавно вели мы здесь воздушные бои. Но как изменилась картина: вместо наших аэродромов - распаханные поля, местность имеет уже более или менее мирный вид, люди приступили к сельским работам. Словом, совсем невоенная местность. В Полтаве была короткая посадка. Летчики меня накормили, заправили машину, и мы полетели в Москву.

И вот сижу я и поглядываю по сторонам. Вдруг замечаю, что из правого мотора выбивает масло и его струя воздухом прибивается к задней кромке крыла. Вначале я этому не придал особого значения: всяко в полете бывает, да и в конце концов я же просто пассажир сейчас. Тем более мне было известно, что у самолетов этой марки такие вещи случаются. И потому я спокойно продолжаю беседовать со спутниками, которые по мере нашего удаления от фронта становятся все более шумными и говорливыми: опасности-то никакой нет. Уже глубокий тыл, фронтовые тревоги отошли на задний план.

Но любой летчик, в каком бы качестве он ни летел в самолете, все равно, заметив неполадки, будет время от времени поглядывать в ту сторону, где он их обнаружил. Разговаривая, я невольно посматриваю на правый мотор и, к удивлению своему, замечаю, что выброс масла все увеличивается. Чуть погодя поднимаюсь и иду к пилотам:

- Ребята, масло бьет!

Бортмеханик идет со мной в салон, внимательно смотрит на

выброс и успокаивает:

- Это ерунда! Будем лететь дальше.

Что ж, в конце концов экипажу виднее. Я не специалист по этим вопросам. Но беспокойство уже возникло и не исчезает. Остальные пассажиры, будучи далеки от авиации, естественно, ничего не замечают и ведут себя спокойно. А я, как удав на кролика, смотрю на мотор - выброс масла все растет. К этому времени мы уже, перелетев Оку, приближаемся к Москве. Под нами - подмосковные леса, и сесть "на вынужденную" просто невозможно. А масло волнами набегает на заднюю кромку крыла. "Ничего себе, - думаю, - слетал в командировку. Так бездарно погибнуть. Ну в бою, это понятно, а здесь... Из-за чьего-то недосмотра..." Можно, конечно, отключить правый мотор и идти на одном двигателе. Но такой полет всегда сложен, особенно если машина нагружена полностью.

А в салоне - обычная жизнь, никто ни о чем не догадывается, и даже того, что один мотор неисправен, никто, видимо, так и не заметил.

Не выдерживаю и снова иду в кабину к летчикам:

- Масло у вас выбрасывается страшно.

Бортмеханик снова идет со мной, садится рядом, смотрит и говорит:

- Да, кажется, дела плохи...

До Москвы - 50-60 километров, сесть некуда, придется идти на одном моторе. А ведь еще посадка предстоит. Те, кто служил в авиации, знают, что значит сажать тяжело груженную машину на одном моторе. Большого мастерства и самообладания требует эта операция. А пассажиры мирно сидят в своих креслах, шутят, разговаривают, смеются.

Мои соседи, подполковник и майор, заметив, видимо, мое состояние, начали подшучивать надо мной:

- Чего это вы, капитан, такой беспокойный? Уж не в первый ли раз в самолет сели? Не волнуйтесь, авиация не подкачает. Давайте лучше выпьем - Москва скоро.

"Москва-то скоро, - думаю, - а кругом лес. Самолет на одном моторе преодолеть это пространство вряд ли сможет - сложно. Дело дрянь!" Какое уж тут угощение - отказался.

К этому времени экипаж уже стал принимать меры. Пилот отключил правый мотор. Бортмеханик шепнул мне, что решили идти до ближайшего аэродрома. Наконец показалась Москва, и мы сели на одном двигателе.

...Возвращаясь в свой полк и еще раз прокручивая в памяти перипетии полета в Москву, я признался себе, что терпеть не могу летать, если самолет ведет кто-то другой. Видно, как

авиапассажир я просто не состоялся. Впрочем, в таком же "грехе" признавались мне многие летчики.

Новое назначение

Поздней осенью сорок четвертого в 41-й полк, где я служил, пришел приказ, подписанный командующим ВВС страны Главным маршалом авиации Новиковым, - меня переводили штурманом в 176-й Проскуровский гвардейский полк свободных охотников.

Командовал 176-м полком мой старый наставник Герой Советского Союза полковник Чупиков, под началом которого я служил еще в 41-м полку. Естественно, это меня обрадовало. Павел Федорович встретил меня приветливо, позже он признался, что перевод к нему в полк - его личная инициатива.

- Осваивайся. Летать пока будешь со мной в паре. А жить с моими заместителями - Кожедубом, Титаренко, Зарицким. Ребята они хорошие, так что я уверен, общий язык найдешь с ними сразу. Все будет в порядке.

Павел Федорович представил меня своим заместителям:

- Заместитель командира полка майор Кожедуб!

- Помощник комполка по воздушно-стрелковой службе майор Титаренко!

- Инженер полка Зарицкий!

О Кожедубе, к этому времени уже дважды Герое, мне довелось слышать уже немало. Понятно, я с любопытством взглянул на коренастого майора, широкоплечего, подтянутого, худощавого. Во внешности Кожедуба не было ничего героического. Ощущалась, правда, с первого взгляда какая-то внутренняя сила. Впечатление такое, словно сжата внутри человека пружина, которая только ждет своего часа, чтобы распрямиться.

Молодые заместители Павла Федоровича, в свою очередь, с нескрываемым интересом смотрели на меня. Чупиков пришел на помощь:

- Ну что смотрите друг на друга? Изучать будете в бою. А сейчас помогите майору устроиться и расскажите о специфике работы нашего полка.

Кожедуб тут же распорядился отправить мои вещи на квартиру и стал, как говорится, давать "вводную". Правда, кое-что о своем новом месте службы я знал и раньше. Знал, что историю свою часть ведет от знаменитого в ВВС 19-го полка, что в ходе войны полк комплектовался особо хорошо подготовленными летчиками. Знал, что основная профессия полка - свободная охота. Летчики свободны в выборе места и цели. Они ищут противника, находят и уничтожают его. Знал, что тактика свободных охотников основывается на безупречном знании

слабых и сильных сторон противника, на великолепном владении своим самолетом, на личной смелости, дерзости и вместе с тем на точном расчете. Огонь их всегда прицелен, всегда несет гибель противнику. Воздушные охотники стреляют из любого положения, Знал также, что на гвардейском знамени полка три ордена - Красного Знамени, Александра Невского и Кутузова.

Полк воевал в составе 16-й воздушной армии под командованием Героя Советского Союза генерал-полковника авиации С. И. Руденко. А оперативно полк подчинялся авиакорпусу, которым командовал Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Е. Я. Савицкий.

Но одно дело все это слышать, другое - увидеть собственными глазами.

Я увидел не только "лавочкины" с красными носами и белыми хвостами - так окрашивались машины, на которых летали асы нашей авиации, я увидел часть, живущую традициями и опытом настоящего.

Созданный в 1938 году, полк в начале войны прикрывал небо Ленинграда. Летчики дрались отлично. На боевом счету полка в то время было 282 боевых вылета, 415 воздушных боев, 76 сбитых немецких самолетов, а Дмитрий Титаренко за мастерство и отвагу, проявленные им в боях за Ленинград, был удостоен звания почетного гражданина этого города.

Затем полк воевал на Воронежском фронте, потом - на Курской дуге, оказывается, под Белгородом мы сражались рядом: полк тогда тоже входил в состав 2-й воздушной армии. Летчики полка участвовали в боях за освобождение Украины, Белоруссии, Литвы. Во время Белорусской операции советские асы одержали ряд блестящих побед. В полку потери были сравнительно невелики.

В январе 1944 года по инициативе командующего ВВС Красной Армии Главного маршала авиации А. А. Новикова полк получил специальное задание - вести свободную охоту. Это было несомненным признанием боевых возможностей полка и его командира - Героя Советского Союза Льва Шестакова, опытного летчика, воевавшего еще в Испании.

Майор Шестаков, к сожалению, командовал полком недолго - с августа сорок третьего года. Когда он принял полк, ему было всего двадцать семь лет. О нем рассказал мне Дмитрий Титаренко. Лев Шестаков был летчиком, в совершенстве владевшим техникой пилотирования. Он был командиром-новатором, воздушным бойцом в самом высоком понимании этого слова. Он был ярым противником старых приемов ведения воздушного боя, боя на виражах, считая его пассивным и

оборонительным. Высота, скорость, удар с короткой дистанции - вот основы тактики этого летчика, впоследствии ставшие незыблемым правилом для всех летчиков 19-го полка. Боевое мастерство Льва Шестакова выросло и окрепло в боях за Одессу и Сталинград. Летчики авиаполка, которым тогда он командовал, взлетали на выполнение боевых заданий прямо с улиц оборонявшейся Одессы.

Под руководством Льва Шестакова полк отличился в боях под Проскуровом весной 1944 года, за что и получил звание Проскуровского. Но в этих же боях и погиб 29-летний командир полка: расстрелянный им в упор бомбардировщик врага взорвался, и взрывной волной был разрушен самолет Шестакова. В дни ожесточенных боев за Троекуров был сбит и пропал без вести еще один летчик полка - молодой способный пилот Сергей Крамаренко. Рассказывая о боях за Проскуров, Титаренко вспоминал об этом летчике с уважением. В полку верили, что он жив...

После гибели майора Шестакова авиачасть принял Павел Федорович Чупиков. Память о погибшем командире в полку чтили особо - и распорядком внутренних служб, заведенным при Шестакове, и поддержанием профессионального мастерства, и тем духом товарищества, которым так дорожил при жизни Лев Шестаков.

Штурманское дело в полку было поставлено отлично - я это понял сразу же, как только начал знакомиться со штурманами эскадрилий, с летчиками. На первых порах даже не я помогал подчиненным своими советами, а они - мне. Ведь я перешел не только из полка в полк, но и с 1-го Украинского фронта на 1-й Белорусский. Новый фронт - незнакомая местность. Штурман полка должен отвечать за навигационную подготовку летчиков, за их умение быстро ориентироваться на местности. Полк стоял в это время в Польше.

Приближалась 27-я годовщина Великого Октября. Зима в том году наступила ранняя, поля были покрыты снегом, который то и дело съедался дождями и оттепелями - ориентироваться нелегко. Хорошо еще на нашем участке фронта пока было затишье, и мы лишь изредка вылетали на охоту южнее Варшавы. Накануне Октябрьских праздников летчики полка с радостью узнали,что завершено освобождение нашей Родины, восстановлена государственная граница на всем ее протяжении - от Баренцева до Черного моря. Теперь перед нашими Вооруженными Силами, перед нашей авиацией стояла задача до конца разгромить врага.

... Как человек в части новый, я понимал, что ко мне будут приглядываться, - значит, ответственность за правильность моих

действий и решений возрастает. Помню, думал я об этом, слушая рассказы Кожедуба, Титаренко и Зарицкого о работе полка. Прервал мои размышления Павел Федорович:

- Ну что, Саша, невесел? Пошли на разбор. Представлю тебя ребятам.

Так я впервые познакомился с одной из традиций соединения: проводить перед ужином разбор летного дня. В столовой собрался весь личный состав полка. Чупиков представил меня собравшимся. Попросил рассказать о себе. Слушали меня внимательно и доброжелательно. По репликам и шуткам, сопровождавшим мой рассказ, понял, что войти мне в этот прославленный полк будет легче, чем я ожидал. Павел Федорович сумел и здесь создать своеобразную "чупиковскую" атмосферу. Атмосферу демократизма в сочетании со строгой воинской дисциплиной.

Потом начался разбор полетов. Говорили лаконично, точно, со знанием дела. Общих слов не допускали. Ругали, невзирая на былые заслуги, должности и звания. Здесь, на разборе, я не только узнал, но и почувствовал, что такое свободная охота, каковы ее особенности и возможности, здесь (пока, правда, чисто теоретически) убедился в том, что летный состав полка способен решать самые сложные задачи.

После разбора был небольшой импровизированный концерт (тоже традиция полка), а потом мы с Кожедубом, Титаренко и Зарицким отправились в "нашу келью", как выразился Костя Зарицкий.

- Вот наша комната, - сказал Кожедуб после того, как мы поднялись по довольно крутой лестнице на второй этаж. - Учти, по этой лестнице только Зорька забирается, не падая. Зорьку видел?

О медвежонке Зорьке, любимице полка, я услышал впервые на вечернем разборе, а потом и увидел ее.

...Докладывал командир третьей эскадрильи капитан Щербаков. Обычный доклад - полеты, люди, техника. И вдруг...

- Капитан, - прервал Щербакова заместитель начальника штаба капитан Виноградов, - если Зорька по-прежнему будет нарушать распорядок, установленный в полку, придется принять меры. Только и знает, что хулиганит.

- Кто такой этот "Зорька"? - спросил я сидящего рядом Костю Зарицкого, полагая, что речь идет о летчике с позывным "Зорька". (Забегая вперед, скажу, что в 176-м полку очень любили всякие шутливые прозвища и позывные.) Но ответить мне он не успел: в дверях столовой появилась... медвежья морда.

- Смотри-ка, - толкнул я своего соседа, - это что за явление?

- Ну вот и сама Зорька пожаловала на разбор, - засмеялся инженер полка, можешь знакомиться.

Давно замечено, что чем суровее быт человека, чем в более трудных условиях он оказывается, тем ощутимее его тяга ко всему живому. Летчики, в течение всего дня многократно смотревшие смерти в лицо и сами несшие смерть в воздухе, на земле с удовольствием опекали разных лесных зверят, бездомных собак, которые часто попадались нам на неуютных дорогах войны.

В 176-м полку приручили молодую медведицу. И хотя постоянным местом жительства ее была 3-я эскадрилья, шефствовал над Зорькой весь полк. Вместе с Зорькой в той же эскадрилье жил и неясного происхождения пес Джек, хмурая и какая-то очень сосредоточенная дворняга, необычайно преданное существо, как рассказали мне летчики. Джек и Зорька дружили, хотя были совсем не похожи друг на друга по темпераменту: Джек был необщителен, не любил, когда на него смотрели, и под взглядами всегда забивался куда-нибудь в угол. Зорька же, напротив, стремилась быть в центре внимания, предпочитала находиться всегда на виду и очень обижалась, когда летчикам было не до нее...

- Ну, вот и наше жилище, - пригласили меня мои новые знакомые.

Полк в то время квартировал на территории панского поместья. Дом наш стоял во дворе. Комната, до которой мы не без труда добрались по винтовой лестнице, оказалась небольшой - там еле размещались четыре кровати - и была почему-то с закопченным углом.

- Горели? - дипломатично спросил я.

Ребята переглянулись, и Кожедуб захохотал.

- Не обращай внимания, Саша, - сказал, пряча улыбку, Дима Титаренко, - он у нас смешливый, только пальчик покажи.

- С тобой поживешь - засмеешься. Это он в этот угол мусор заметал и окурки бросал, - пояснил Кожедуб.

- Ты его больше слушай, - перебил Кожедуба Титаренко, - он тебе такого сейчас про меня наговорит.

- Только чистую правду. Пусть штурман знает, какого соседа послал ему маршал Новиков. Представляешь, Саша, курит Титаренко за семерых, а окурки ему лень выбрасывать. Вот и придумал себе пепельницу. До конца войны можно не вытряхивать.

Я пригляделся. В углу окурков не было, только обожженные доски и стены чернели.

- Выбросил все, - уточнил Кожедуб. - После пожара. Мы тут

горели, как Наполеон под Москвой.

Оказалось, что от окурков загорелся мусор и начался небольшой пожар. В этот момент оба жильца находились дома.

- Туши, - сказал Кожедуб.

- Сам туши, - ответил Титаренко.

- Ах, так! - возмутился Кожедуб и бросил в огонь портянки Титаренко. Пусть горят!

- Пусть, - меланхолично заметил Титаренко.

- Тем более что это твои, а не мои.

- А это все равно, - невозмутимо сказал Титаренко.

- Тогда пусть и сапоги горят, - предложил Кожедуб, бросая в огонь сапоги.

- Не жалко! Хорошие сапоги у меня, Ваня, были.

В этот момент портянки вспыхнули так основательно, что дискуссия мгновенно прекратилась, и спорщики бросились тушить пожар.

- Теперь, Саша, ты понимаешь, какие надежды я возлагаю на твое соседство? - спросил Кожедуб.

- И я, - заметил Титаренко. - Вот обрати внимание на мои сапоги.

Сапоги у Титаренко были рыжие-рыжие.

Мы расхохотались, и я понял, что знакомство состоялось и что жить с этими ребятами мы будем дружно. Говорили мы запоем. Иван и Дмитрий рассказывали мне о характере полетов, о воздушной обстановке на этом участке фронта, подробно объяснили характер действий полка, рассказывали о летчиках.

- Не жалей, Саша, что перевели к нам, - подытожил Кожедуб.

На следующий день началась будничная работа, и вскоре я убедился, что Иван был прав: служить в 176-м полку было действительно интересно.

На что опирались свободные охотники? На высокую технику пилотирования, на огневое мастерство, на личную храбрость и мужество, на идеальную слетанность пар. В 176-м полку было много постоянных пар, великолепно слетанных друг с другом. Летчики в этих парах настолько хорошо понимали друг друга, что стоило ведущему начать еле уловимый маневр, как ведомый уже знал, что теперь требуется от него. Надо сказать, что сила такой пары заключалась, несомненно, в высоких профессиональных качествах каждого из напарников, но мощь ее усиливалась многократно именно тогда, когда выдающиеся летчики объединялись вместе.

За многие месяцы и годы совместных полетов возникли и дали огромный эффект пары Кожедуб - Титаренко, Александрюк - Васько, Азаров - Громов, Стеценко Орлов, Караев - Алексеев,

Щербаков - Нечаев, Громаковский - Богданов и многие другие. На эти пары можно было положиться в самых драматических ситуациях, и весь полк знал, что если на задание вылетают эти летчики, то успех полета обеспечен.

И вот ведь удивительная вещь: на земле ребята, казалось, мало подходили друг другу. Так, например, Александрюк - веселый, неунывающий человек, экспансивный, живой, за словом в карман не полезет. Васько, напротив, медлителен, спокоен, слова зря не скажет. Но звучала команда "на вылет", и эти, так не похожие друг на друга, люди преображались. В воздух поднимались не два самолета, а пара, именно пара, как основная тактическая единица полета свободных охотников.

В чем особенность свободной охоты? Отправляясь в свободный поиск, охотник в любой момент должен быть готов к встрече с численно превосходящим его противником. Конкретного задания летчик, уходящий в такой полет, не получает цель (воздушную или наземную) он отыскивает сам, но должен быть абсолютно уверен в том, что по его сигналу охотники из соседних районов придут к нему на помощь, примут участие в совместном бою, если это диктуется сложившейся обстановкой.

А при свободной охоте встреча с численно превосходящим противником явление закономерное: ведь на поиск-то вылетают парами. Заметив группу бомбардировщиков противника, атаковать ее, не дать пройти в наш тыл - дело чести любого истребителя. Вот почему, обнаружив такую группу, наши самолеты тут же начинали бой, передавая находящимся в воздухе своим товарищам данные о высоте, районе встречи и курсе движения. Летчики вступали в схватку с врагом, будучи твердо уверенными, что их призыв услышан и все свободные охотники собираются в район начавшегося воздушного сражения.

При этом - данное обстоятельство надо подчеркнуть особо - пары идут в район боя на такой высоте, чтобы сразу же можно было начать атаку, то есть выше противника. И пока ты атакуешь гитлеровцев, подходят с разных сторон твои товарищи и вступают в бой. Но поскольку свободные охотники ведут поиск в разных зонах, то и подходят они к месту сражения с разных сторон. Это дезориентирует противника, который одновременно подвергается атаке с разных направлений.

В результате 5-6 наших пар атаковали группы в 40 и более самолетов противника, не давая тому реально оценить ситуацию. К тому же, "наваливаясь" на самолеты противника, охотник вел только прицельный огонь, выбирая конкретную цель для уничтожения. Увидев свои горящие машины, немецкие летчики

обычно не выдерживали, группы их распадались и покидали поле боя. В этом случае охотники добивали вражеские самолеты на преследовании.

Понятно, что вести такой бой - значит свято верить в своего товарища, знать, что он не подведет, знать, что он рядом и готов на все, вплоть до самопожертвования. Но одной веры для ведения такого боя все-таки мало. Чтобы вести бой с превосходящими силами противника, надо иметь отличный летный состав. Много сил отдало командование 176-го полка, чтобы превратить каждого летчика в тактически грамотного, технически высококлассного летчика. И главная заслуга в этом, пожалуй, командира полка П. Ф. Чупикова и его заместителя - И. Н. Кожедуба.

- Храбрости вам не занимать, - говорил на разборах Павел Федорович, - но разве побеждают только личной храбростью и мужеством? Немец тоже, знаете ли, не трус. Побить врага можно только мастерством. Даже если превосходство в силах не на твоей стороне. У неге превосходство в силах, у тебя - в скорости и высоте. В точности прицельного огня. Не дать врагу правильно оценить обстановку и принять правильное решение - вот ваша задача.

Об этом постоянно помнили все летчики полка, об этом постоянно говорилось на наших разборах. Вот характерная деталь. Каким бы трудным ни выдался день, после того, как последний самолет полка совершал посадку и летчики получали возможность привести себя в порядок, назначался разбор. Он проходил в столовой перед ужином. Личный состав полка являлся на разбор побритым, вычищенным, со свежими воротничками, в начищенных до блеска сапогах: боже упаси проявить небрежность во внешнем виде - это считалось неприличным! Начальник штаба Яков Петрович Топтыгин следил за этим строго, да, признаться, и контролировать нас особой нужды не было: мы любили своего командира полка и знали, что для него мелочей не существует. "Все важно в летчике - от сбитых самолетов до надраенных сапог", - говаривал Павел Федорович.

На каждом разборе командир полка подводил итоги полетного дня, анализировал действия пар, подводил итоги работы полка за день - столько-то вылетов, такие-то результаты. Вслед за П. Ф. Чупиковым выступал И. Н. Кожедуб, затем я как штурман полка, командиры эскадрилий и ведущие пар, которым в этот день приходилось вести бои. Последнее слово - снова Павлу Федоровичу. Комполка досконально, но не мелочно разбирал действия групп и пар, обращал внимание на промахи и ошибки, поддерживал тактические новинки, если они рождались

в ходе боя, ставил задачу на следующий день. Разбор кончался поздравлением наиболее отличившихся летчиков.

Я сейчас вспоминаю обо всем этом так подробно, потому что ясно осознаю хорошо продуманный ритуал ежедневного разбора был важным элементом не только воспитательной работы, но и составной частью нашей тактической учебы. Здесь, на разборах, молодые летчики учились мыслить, творчески применять свои знания, постигали неповторимую атмосферу фронтового товарищества, без которого немыслим воздушный бой.

Павел Федорович Чупиков

Произошло это осенью сорок третьего года.

Мы стояли тогда в Пирятине. На стоянке нашего 41-го гвардейского полка неожиданно появился комдив. Он отдал срочный приказ находившемуся тут же командиру полка П. Ф. Чупикову.

- Взлететь на прикрытие аэродромов Борисполь, Гоголев, Бровары, куда накануне перебазировались два полка - 88-й и 40-й гвардейские.

- Задачу понял! Есть! - ответил Чупиков. - Приступаю к выполнению.

Я внимательно следил в это время за Павлом Федоровичем. Времени на подготовку к вылету оставалось мало, так как темнело рано, а опыта ночных полетов у нас не было. К тому же приказано было поднять в воздух все наличные силы полка, и это требовало дополнительных усилий, а значит, и времени. Мне казалось, что комполка будет возражать, но Павел Федорович не стал приводить комдиву никаких разумных, с моей точки зрения, доводов. Он лишь сказал:

- Просьба - приготовить прожектор для посадки самолетов.

И тут же стал отдавать распоряжения:

- Вылетаем в следующем порядке: я в паре с капитаном Кулешовым и шестерка капитана Куманичкина - ударная группа. Летим первым эшелоном. С превышением в 600 метров справа идет эскадрилья капитана Лобанова в составе шести самолетов. Это второй эшелон ударной группы. Группа прикрытия - с превышением в 1000 метров - шесть самолетов 1-й эскадрильи во главе с капитаном Павловым. Всем сверить часы. Вылетаем через 30 минут. Сбор над аэродромом. На выполнение задания отобрать лучших летчиков, самых опытных, в первую очередь тех, кто когда-либо летал ночью. Перед вылетом разобрать с летчиками особенности посадки в темноте. По местам!

Четко была поставлена задача - точным было и ее выполнение. Мы вылетели вовремя. Сбили в бою двух "мессеров". Посадку, как и предполагал командир, пришлось совершать

ночью. Нам подсвечивал обещанный прожектор и несколько костров. Все сели благополучно. Да и сам вылет обошелся без потерь. Но надо себе в полной мере представить меру ответственности командира полка за этот вылет. Ведь даже те из летчиков, кто имел опыт ночных полетов, никогда на Ла-5 ночью не летали, а некоторые даже в учебных условиях ни разу не совершали ночных вылетов.

Позже, спустя примерно год, я спросил у Павла Федоровича, что он чувствовал в тот момент, когда ставил перед нами задачу на этот вылет. Был ли он уверен, что мы сядем ночью благополучно, не искалечив машин?

Павел Федорович ответил быстро:

- Конечно, я мог бы отказаться от этого вылета, сославшись на объективные причины, более того, я просто обязан был бы это сделать, потому что летчики наши в большинстве своем были незнакомы с техникой ночного пилотирования. А те, кто летал когда-то ночью, все равно постоянной практики не имели. И, следовательно, тоже были не готовы к выполнению такого задания. Но, дорогой Александр Сергеевич, сам посуди, как была поставлена задача: во-первых, вы, командиры эскадрилий, присутствовали при разговоре с комдивом, во-вторых, здесь же находились многие летчики. Представь себе, какой бы подал я вам пример, отказываясь от выполнения приказа в вашем присутствии. Нет, я не беспокоился, что в воздухе может случиться что-то непредвиденное. Но вот за посадку в темноте я волновался и рассчитывал только на богатейший опыт летного состава.

Не раз за годы войны приходилось мне наблюдать Павла Федоровича Чупикова в самых разнообразных и сложных ситуациях, и я не мог не поражаться его спокойствию, его умению находить в любой момент - самый драматический единственно правильные решения. Я не помню случая, чтобы командир полка повысил голос, не сдержал себя. Павел Федорович терпеть не мог суеты, шума. Он требовал от своих подчиненных четких, продуманных решений, сам являя образец точности.

Я пришел в 41-й полк, которым командовал П. Ф. Чупиков, летом сорок третьего. Часть, в которой мне предстояло командовать эскадрильей, стояла тогда под Белгородом. Перевод на новое место службы всегда чреват волнениями и переживаниями. Но мне повезло - переживания эти оказались приятными: я увидел огромную разницу между прежним и нынешним полком. И, главным образом, в отношениях между командованием и летчиками.

В старом полку комэски находились под мелочной опекой. В

то же время конкретных задач нам порой не ставилось, мы были предоставлены сами себе, тактической учебой с нами никто не занимался. Командир полка на задания почти не летал, мы варились в собственном соку - откуда ж было взяться летному мастерству? А ведь каким бы ни был летный опыт каждого из нас, все равно - и это, думаю, понятно - требовалось толковое общее руководство.

В 41-м полку я сразу же почувствовал крепкую руку командира, стал свидетелем четкой организации вылетов, точной постановки задач на день. В работе штаба, в деятельности всех служб полка, в заботе о жизни и быте летчиков ощущалось постоянное влияние Павла Федоровича. И, конечно, основное внимание - летному составу. Дерешься в воздухе с врагом хорошо - тебе почет и уважение. И сразу же имя твое известно всему полку. Несмотря на загруженность боевой работой, Чупиков находил время после особо удачно проведенных операций и боев выстроить полк и отметить, после краткого разбора, отличившихся. И каждый знал, что к вечеру в штабе все документы на отличившегося уже готовы, оформлены. Мне и моим товарищам, перешедшим в 41-й полк из другой части, Кочеткову, Хорольскому, Арсеньеву, - такая организация вначале казалась необыкновенной, но потом мы поняли, что во всем этом прослеживается определенная позиция нашего командира - его безграничное уважение к летчику, его вера в возможности каждого пилота.

Слово Павла Федоровича было законом для всех нас не только потому, что это было слово командира, но и потому, что оно исходило от самого опытного и самого уважаемого среди нас человека. Чупиков умел не только отличить лучшего. Если бой был неудачным, если кто-то из командиров допускал ошибку по собственной вине, Павел Федорович не читал нотаций, не ругал - молча слушал провинившегося. И когда тот начинал объяснять, почему именно так, а не иначе все получилось, приводя при этом немало "объективных" причин, командир полка так иронически смотрел на говорящего, что у того мгновенно иссякал весь поток красноречия.

- Лучше бы уж он отругал меня или наказал, чем так смотреть, - рассказывал потом летчик товарищам. - А то смотрит и, представляете себе, ни слова не говорит.

Авторитет командира полка был огромен. Он определялся не только качествами Чупикова-руководителя, но и мастерством Чупикова-летчика. Когда воздушная обстановка становилась сложной, Павел Федорович поднимался в небо - сражался с врагом. Богатейший опыт личных воздушных боев позволил

нашему командиру разработать четкую систему организации боя, предложить много тактических новинок.

Так было, в частности, в 176-м полку, где Павел Федорович явился одним из организаторов нового типа группового боя свободных охотников. Это по его инициативе охотники сосредоточивались в одном районе для атаки численно превосходящего противника и так запутывали врага своими неожиданными маневрами, что в результате тот не мог даже точно определить, на чьей же стороне в данный момент превосходство в силах.

Характерно, что в однажды предложенную схему боя Павел Федорович неоднократно вносил коррективы, опираясь на свой собственный опыт и на опыт летчиков полка.

Не раз, летая со своим командиром в качестве ведомого, я наблюдал, как творчески подходит Павел Федорович к организации конкретной атаки, как мастерски ведет он каждый бой, стремясь добиться максимального результата.

Тем же духом творчества была отмечена и организация командиром полка наших вылетов. Например, если в один из дней мы летали на большой высоте и пары поднимались в воздух с интервалами в 10 минут, то на следующий день схема поиска менялась: мы шли на низких высотах или средних. Если сегодня мы сосредоточивались на уничтожении наземных целей, то завтра задача ставилась иная - блокировать аэродромы противника, атакуя самолеты врага при взлете и посадке.

Опыт массированного применения истребителей-охотников для борьбы с большими группами авиации противника получил одобрение командования. Такие атаки были особенно эффективны. Так, зимой сорок четвертого года на Украине, в районе Житомира, группа охотников из десяти пар под руководством Чупикова в одном бою уничтожила 12 самолетов противника. Мы часто пользовались этим приемом, особенно когда надо было прийти на помощь товарищам, ведущим бой с превосходящими силами противника.

- Учтите, - неоднократно напоминал нам Павел Федорович, - любая тактическая новинка хороша тогда, когда летчик опирается на собственное мастерство. На товарища надейся, да сам не плошай. Маневр, огонь, дисциплина вот что принесет успех.

Жизнь неоднократно подтверждала правоту слов нашего командира. В поиске пары действовали большей частью самостоятельно, и успех приходил только тогда, когда каждый из нас работал с максимальной отдачей.

В августе сорок четвертого грудь нашего командира украсила Звезда Героя. В полку ходила о нем добрая слава, но Павел

Федорович, казалось, ничего этого не замечал. Быстрый, энергичный, он появлялся неожиданно то у машин, то в домах, где располагались летчики, и сразу же вокруг него образовывался тесный кружок - всем было интересно послушать своего командира. Надо сказать, Павел Федорович никогда и ни с кем не был запанибрата. Какие бы отношения ни связывали его с окружающими (мы, скажем, были с ним дружны еще с начала 43-го года), Павел Федорович со всеми был ровен, приветлив, внимателен и всегда принципиален. Он мог собрать командиров эскадрилий после боя в узком кругу, чтобы отметить победу или чей-нибудь день рождения, и мы чувствовали себя в этот момент легко и свободно. Но утром начинался новый рабочий день, и все становилось на свои места: дружба - дружбой, а служба - службой. И у нас, комэсков, даже мысли такой не было - обратиться к командиру не по-уставному, пользуясь его к нам благосклонностью. Павел Федорович создавал вокруг себя неповторимую "чупиковскую" атмосферу...

Я думаю, что и 176-й полк было поручено возглавить Павлу Федоровичу Чупикову не случайно. В большинстве своем летчики этого полка были признанными асами: у каждого свой характер, свой "летный" гонор, свой опыт ведения боя, свои привычки. Павел Федорович сумел из десятков первоклассных истребителей сделать первоклассную боевую единицу - полк. Опыт каждого из нас в отдельности он превратил в опыт всего полка. Личная храбрость, личное мужество пилота стали составными частями общего дела - новой тактики, требующей мужества и храбрости.

Байда

Когда я пришел в 176-й полк, то пары у меня не было, и я летал некоторое время ведомым у командира полка. Летать в паре с Павлом Федоровичем Чупиковым было полезно - он вводил меня в курс обстановки на данном участке фронта. Вскоре Павел Федорович представил мне молодого летчика, недавно вернувшегося в полк после госпиталя, и сказал:

- Попробуй, Саша, полетай с лейтенантом Крамаренко. Летчик он хороший. Понравится - будете летать вместе.

Я с любопытством взглянул на молодого парня и сразу вспомнил, что не раз слышал о нем от летчиков полка. Крамаренко пропал без вести во время боев под Проскуровом. Оказывается, истребитель его подбили, сам он был ранен, но, к счастью, случилось это над нашей территорией, и летчик сумел посадить самолет. Подлечившись в госпитале, Сергей вернулся в родной полк. Я приветливо улыбнулся молодому летчику, он протянул руку для знакомства:

- Крамаренко, Сергей...

У Сереги в полку было прозвище, без которого здесь не обходился ни один летчик. Бывали прозвища простые - так, Диму Титаренко звали здесь Стариком: он относился к старшему поколению полка - как по возрасту, так и по летному стажу. Летчика Павла Богданова, ходившего с неизменным шарфом, несколько раз обмотанным вокруг длинной шеи и перекинутым через плечо, окрестили Пашей-Коняшкой. Были в полку и прозвища, так сказать, сложносочиненные. Например, Паша Мослы-Оглы Дон Кихот Винницкий. Такому замысловатому прозвищу на восточный манер летчик Павел Масляков был обязан своими чуть раскосыми глазами (поэтому Паша), тому, что он всегда защищал летчиков перед командиром эскадрильи, будучи его заместителем (что бы ни случилось - летчик всегда прав), поэтому - Дон Кихот, ну а Винницким он был прозван после того, как однажды сел "на вынужденную" в районе Винницы и при посадке скапотировал.

Сергея Крамаренко с легкой руки Александрюка все звали Байдой. Что такое "Байда", никто не знал. Когда же начинали допытываться у Александрюка, тот лишь хитро улыбался:

- Хиба же це имеет значение? Был бы вин летчик гарный.

Ну а летчиком Сергей оказался хорошим. Я слетал с Крамаренко в контрольный полет и убедился, что ведомый у меня будет отличный. В полку, где основной летно-тактической единицей являлась пара, от слетанности ведущего и ведомого зависело очень многое. Мы с Сергеем быстро нашли общий язык, понимали друг друга с полуслова и провели до конца войны немало совместных боев. Дрался Крамаренко исключительно смело, и не было случая, чтобы он когда-то оторвался от ведущего или потерял его из виду. Невозмутимый и спокойный, Сергей оказался на редкость волевым летчиком. И хотя не раз попадали мы с ним в основательные переделки, ведомый мой никогда не терял головы, всегда принимал правильные решения.

В середине января 1945 года войска 1-го Украинского фронта перешли в наступление. Началась Висло-Одерская операция.

Наступление было мощным и стремительным. Свое слово сказала и наша авиация. Летчики 176-го полка наносили массированные удары по противнику, прикрывали наземные войска, атаковали скопление войск и техники врага.

В один из дней зимнего наступления сорок пятого года мы вылетели с Сергеем Крамаренко на свободную охоту.

Взяли мы курс на Сохачев, на территорию противника. Видимость была хоть далеко и не идеальной, но, как говорят летчики, "в пределах нормы". Обошли с юга Варшаву. Небо было спокойным, и мы пошли на запад. Километрах в ста за линией

фронта, почти у Сохачева, на перекрестке дорог обнаружили большое скопление немецких грузовиков, бензозаправщиков и другой техники. Видимо, у гитлеровцев там образовалась пробка.

- Байда, атакуем с пологого пикирования перекресток! - передаю я. - Цель выбирай самостоятельно.

- Ясно, командир! - слышу в наушниках голос ведомого.

И я иду в атаку. Сергей - за мной. Зенитного огня нет, пулеметы тоже молчат. Так что работаем мы как на полигоне. Местность ровная, обзор хороший, никто нам не мешает. И вот уже скопление машин на перекрестке охвачено пламенем. Выскакивают из кабин и разбегаются кто куда вражеские солдаты. А мы делаем один заход за другим, не встречая никакого сопротивления - противник почему-то до сих пор молчит.

Окончательно уверовав в собственную безнаказанность, мы впадаем в беспечность и перестаем следить за небом. Вдруг, выходя из очередной атаки, я обнаруживаю. что на мой самолет валится в лобовую пара "фоккеров". Чувствую, как очередь немца прошивает плоскости моего "лавочкина". Так и не успев ничего сообразить, я проскакиваю "фоккеров" на встречном курсе.

Удар! Мотор моего самолета трясется как сумасшедший. Ощущение такое, что машина вот-вот развалится прямо в воздухе.

Щелчок в наушниках. Сергей по рации передает:

- Командир, что с самолетом?

Не успеваю ему ответить, как снова слышу голос Крамаренко:

- Барон, сзади вижу пару "фоккеров"!

"Барон" - это мой летный позывной в полку. Сзади "фоккеры" - значит, дело дрянь. Мы обложены со всех сторон. Передаю Сергею:

- Байда, уходим в облака. Курс девяносто.

Сергей понимает - курс на свой аэродром. И мы начинаем набор высоты. Но перед тем, как окончательно оторваться от преследователей и скрыться в спасительной облачности, бросаю взгляд на землю и вижу внизу справа немецкий полевой аэродром и взлетающие с него "фоккеры". Так вот почему молчали зенитки! Надеялись, видимо, на свои истребители, а те пришли слишком поздно.

Наше положение становится угрожающим. "Фоккеры" продолжают взлетать. Горючего у нас - только долететь до своего аэродрома. Ни о каком бое не может быть и речи. Благо облака укрывают от преследователей. Прислушиваюсь к мотору - он чуть ли не разрывается. Сбавляю обороты, чтобы уменьшить тряску. Высота 900 метров. Вокруг - белые хлопья облаков. Немцы меня не видят, но и я ничего не вижу. А ведь надо еще следить за навигационными приборами, за давлением масла, термопарой.

Ложусь на курс, опять сбавляю обороты, тряска становится меньше. Соображаю, что могло случиться с мотором. Видимо, отбит кусок лопасти. Ситуация не из приятных. Точнее сказать, просто мерзкая ситуация. До аэродрома километров сто, и выдержит ли мотор, не знаю.

Идем в облаках минуты четыре самостоятельно. Друг друга не видим. Наконец передаю ведомому:

- Байда! Выхожу из облачности. У меня сильно трясет мотор. Делай, как я!

На высоте 700 метров выныриваю из облаков и осматриваюсь вокруг. Никого. Спрашиваю Сергея, какая у него высота и курс.

- Из облаков вышел, - отвечает Сергей. - Высота 600.

Стало быть, Серега где-то ниже меня. Еще некоторое время мы не видим друг друга. Скорость у меня всего 300 километров, большей я дать не могу - мотор не позволяет. Если у Крамаренко все в порядке, значит, он где-то рядом. Через некоторое время вижу впереди самолет, но чей он, разобрать не могу. Секундное замешательство.

- Байда, развернись на 90 градусов, - командую я. Идущий впереди самолет послушно стал разворачиваться. Ясно, это Серега. Сразу стало веселей и спокойней.

- Байда, смотри за хвостом. Бой я вести не могу. Скорости больше 300 держать тоже. Тряска такая, что усидеть невозможно. Идем домой.

В это время наши самолеты уже миновали линию фронта - Висла осталась позади. Еще несколько минут - и мы на своем аэродроме. Техники осмотрели мою машину: одна лопасть, как я и предполагал, отрублена, другая продырявлена насквозь. Отверстие сантиметров 5-6. Как лопасть держалась, уму непостижимо. Впрочем, техники наши винт на моем самолете быстро заменили, и мне на этом "лавочкине" еще долго летать пришлось. Зато, когда проявили пленку (самолеты наши были оборудованы кинофотопулеметами), я с удовольствием разглядывал горящие машины гитлеровцев на атакованном нами перекрестке.

Помню еще один характерный эпизод. Уже на Одере, вылетев на свободную охоту, мы с Сергеем наткнулись на двух гитлеровских асов. О том, что перед нами не рядовые летчики, свидетельствовали драконы, нарисованные на фюзеляжах.

- Байда, прикрой, атакую ведущего! - передаю я и начинаю атаку.

Бой идет на высоте 3000 метров и сразу приобретает ожесточенный и упорный характер. Уступать, естественно, никто не хочет. Самолюбие взыграло - кто кого? Резкие маневры в бою

по вертикали поначалу никому не приносят успеха. Вообще-то говоря, нам не следовало вступать в эту схватку, так как задача любого свободного охотника - выбрать цель, ударить и уйти. Но желание сразиться с немецкими асами было слишком велико. Тут уже дело шло о профессиональном престиже.

Конечно, никакого фактора внезапности ни у той, ни у другой стороны не было. Мы хорошо видели друг друга и были начеку. Вот тут-то я и оценил по достоинству своего ведомого. Пока я атаковал ведущего, Сергей аккуратно и четко прикрывал меня, не давая ведомому противника подобраться ко мне сзади и тем самым предоставляя мне известную свободу маневра. Теперь все решала техника пилотирования, индивидуальное летное мастерство.

Мы кружились по вертикали, точно связанные невидимой нитью, иногда очень удачно заходя в хвост противнику. Но атаковать его в этот момент было бессмысленно: истребители наши ходили на пределе маневра и вынести точку прицеливания вперед носа самолета врага долго не удавалось. Минут десять продолжалась эта гонка по вертикали, и я уже взмок от пота, когда мне наконец удалось поймать ведущего - тот после очередного маневра выходил из пикирования несколько плавнее, чем в предыдущий раз, и я, идя по меньшему радиусу, вынес точку прицеливания вперед и сбил "мессер".

Увидев, что ведущий сбит, ведомый бросил свой самолет в отвесное пикирование и ушел от нас. Преследовать его мы не стали.

- Молодец, Барон, - передает Сергей. - Чистая работа!

- Тебе спасибо, Байда, - отвечаю устало. - Домой пошли, что ли?

- Пошли! Дел у нас там еще хватает.

Надо сказать, что у Сергея была слабость - в свободное от полетов время он собирал мотоциклы самых фантастических конструкций. Прирожденные технические способности моего ведомого реализовывались им в самой удивительной форме: из трофейных поломанных мотоциклов Серега мастерил машины, внешний вид которых мог привести в изумление самого заядлого мотогонщика.

О том, что Крамаренко конструирует очередную модель, догадаться было нетрудно: на лице и на руках у Сергея появлялись ссадины, синяки, шишки.

- Внимание, товарищи офицеры! Завтра в случае нелетной погоды в районе стоянки 3-й эскадрильи будет продемонстрирован смертельный трюк непревзойденным мотогонщиком Байдой - гонки по вертикальной сосне. В ходе

выступления гонщик будет мчаться сначала на двух колесах, затем на одном, а потом и вовсе без колес - исключительно на одном творческом экстазе! торжественно провозгласил как-то за ужином Александрюк, даже не подозревая, как близок он был на этот раз к истине.

На следующий день погода и впрямь оказалась нелетной. Сергей втихую отправился на испытания своего детища, и на большой скорости у его мотоцикла отлетели оба колеса. Изобретатель основательно пострадал - несколько дней провел он на госпитальной койке. Пришлось мне, как ведущему пары, вмешаться: ведь по вине Сергея я несколько дней летал с другим ведомым. Байда выслушал мою гневную речь, как всегда, спокойно и невозмутимо.

- Все будет в порядке, командир, не волнуйся. Мы еще с тобой полетаем. А насчет мотоциклов торжественно обещаю - все! Больше не буду!

Увы, любовь к технике оказалась сильнее обещаний: едва поднявшись с койки, Сергей тайком стал мастерить в лесу новую модель...

Наши войска стремительно продвигались вперед. Освобождена столица Польши Варшава, завершен первый этап Висло-Одерской операции. "На Берлин!" - эта установка теперь становится определяющей в нашей боевой работе.

Мы стоим в Сохачеве. Наши совместные полеты с Сергеем Крамаренко продолжаются. И вот однажды, когда мы вновь отправились на свободную охоту, в моих наушниках раздается:

- Барон, Барон, я - Комар! Как слышишь меня?

Обращаются явно ко мне, но такого позывного у нас в полку нет и не было это я точно знаю. Черт побери, кто же это мог быть? А неведомый Комар повторяет:

- Барон, я - Комар, как слышишь меня?

- Байда, если это ты Комар, то отвечай нормальным, позывным! И не выдумывай ничего больше!

Серега передает:

- Барон, это я - Байда-Комар!

Все понятно. Байда решил начать бороться с привычкой всем давать прозвища (а его вдобавок ко всему еще и в позывной превратилось) и, не поставив никого в известность, изменил свой позывной. Но какого черта он занялся этим в воздухе? Нашел время!

- Работай своим позывным, Байда, - говорю я ведомому. - Сядем, я тебе такого комара выдам - он тебе со слона покажется!

Вот так, чуть ли не поругавшись, пересекаем мы линию фронта и чем дольше летим, тем отчетливее я сознаю, что

нахожусь в состоянии какой-то непонятной нервозности. Полет явно не заладился.

Конечно, Байда здесь ни при чем. Но все же эта глупая затея с переменой позывного... И вообще... Чувствую в груди какое-то глухое раздражение. Но полет надо продолжать. В воздухе все спокойно, а внизу на одной из дорог показалась колонна немецких автомашин.

- Байда, слева по курсу колонна автомашин. Атакуем!

Помня недавний прокол во время аналогичной атаки, оглядываюсь и замечаю, что чуть выше нас на расстоянии примерно километра переходит в атаку четверка "Фокке-Вульфов-190". Наша атака, разумеется, отменяется.

- Разворот на 180 градусов! Резко! Со снижением! - командую я Сереге.

Маневр этот позволяет выйти из-под атаки противника, если тот поздно замечен. Пока противник сообразит, что к чему, мы уже будем на встречном курсе.

Теперь для того, чтобы открыть по нас прицельный огонь, гитлеровцам придется резко увеличить угол пикирования, чего они, естественно, сделать не успеют. Так оно и случилось.

Мы проскочили мимо друг друга: наши "лавочкины" ниже, "мессеры" выше нас.

- Делаем разворот с набором высоты, - передаю я Байде. - Ну что, Комар, проморгал?

На следующем развороте замечаю, что немцы делают такой же маневр. Это значит, что противник окажется под нами, а так как скорость у него больше нашей, то мы попадем в невыгодное положение: опять на встречных курсах и опять ниже.

Орешек-то нам крепкий достался, думаю. Тут нужно пояснить вот что. В конце войны значительное число немецких летчиков было пересажено со штурмовиков и бомбардировщиков на одномоторный истребитель "Фокке-Вульф-190" с воздушным охлаждением. Пошли гитлеровцы на это не от хорошей жизни. Горючего у врага уже не хватало. Да и самолетов-бомбардировщиков тоже. Вот и пересели немецкие летчики на "фоккеры". Ну а чтобы совсем-то уж не проигрывать в огневой мощи, стали подвешивать к ФВ бомбы. Так появился своеобразный гибрид истребитель-бомбардировщик.

Бои с такими летчиками были для нас, кадровых истребителей, не сложными: как бы ни был силен в пилотировании бомбардировщик, бой на истребителе требует особой подготовки, а ее-то у немецких пилотов конца войны как раз и не хватало. Вот почему мы легко - по почерку - определяли за штурвалами "фоккеров" новичков и без особого труда

расправлялись с ними. Однако на этот раз нам встретился достойный противник. Истребители...

Бой продолжается. Хорошо бы набрать высоту, большую, чем у противника, но это уже невозможно: скорость на пределе, еще немного, и самолет будет неуправляем.

- Байда, делай, как я!

Серега зашел мне в хвост. Я положил самолет в левый разворот с маленьким набором высоты. То же за мной делает и Крамаренко, оказываясь чуть слева и сзади (как внутри круга). А немцы выше нас - четверкой - в точности повторяют наш маневр. Естественно, что я их атаковать не могу - хвосты прикрыты, но и они меня тоже не могут достать, - слишком мала скорость. (Немцы, не разделившись на пары, просчитались с самого начала: надо было разделиться и атаковать нас - может, это привело бы к обострению ситуации.)

Мелькнула было мысль: развернуться и уйти в отвесное пикирование. Но тут же этот вариант я отбросил: "фоккер" пикирует лучше и на выходе из пике немцы неминуемо бы нас сбили. Поэтому решаю поджаться к "фоккерам" и продублировать все их маневры, подпирая немцев снизу. Байда следует за мной, и вот мы уже с ним находимся на уровне задней пары.

Бой начался на 800 метрах, но на виражах наши самолеты продолжают набирать высоту. Стрелка высотомера показывает уже 5000 метров. Дальше лезть бессмысленно.

Как ни обидно, атаковать противника мы не можем - скорость не позволяет. Надо уходить.

- Правый переворот! - командую я Сереге, и мы отрываемся от "фоккеров", не успевших повторить этот маневр вслед за нами.

Едва наши самолеты опустили носы под 45 градусов, даю новую команду:

- Левый разворот и пикирование!

Все, кажется, оторвались!

- Ушли, - выдохнул Байда.

- Вроде бы, - огляделся я. - "Фоккеров" не видно.

Вся эта "волынка" продолжалась минут пятнадцать. Горючее на исходе. Моторы работают на пределе. Идем домой. "Позорная охота, - злюсь я. - Снарядов полно, а горючего пшик. Тоже мне - свободный охотник. Охотник всегда должен найти цель - на земле ли, в воздухе. А ты?"

- Может, на линии фронта отыщем, - утешает меня и себя Сергей, чувствуя, видимо, то же, что и я. Увы, и по дороге домой мы не находим объектов для атаки.

"Вылет сорван, - неистовствую я, - возвращаемся с полным боекомплектом. А все этот... Комар, черт его подери".

Приземлились. Обычно после посадки ведомый должен подойти к ведущему и доложить о выполнении задания.

Я вылез из самолета, отстегнул парашют. Сел возле своего "лавочкина". Закурил. Жду Байду - стоянка его истребителя метрах в ста от моей. Сереги нет. Уже раза три можно было бы прийти сюда да обратно вернуться. Понимаю, что Сергей сейчас не придет - слишком хорошо знает Байда особенности моего характера. Появится потом, попозже, когда я остыну.

Решаю сам идти на стоянку его самолета. Подхожу: у самолета Сереги нет. Только техник возится с мотором.

- Где Байда?

- В лес ушел.

"В лес" - это значит Байда отправился снова потихоньку мастерить очередной мотоцикл. "Ах ты, - разжигаюсь я, - мало того, что ты в Комара превращаешься во время вылета, мало того, что ты, Байда, о Комаре своем доложить не соизволил, ты еще и приказ ведущего нарушаешь - опять самовольно свои дурацкие мотоциклы мастеришь".

Едва сдерживая себя, говорю технику:

- Что же, пойдем искать твоего начальника. Ты-то знаешь, где он в лесу обитает?

- Да откуда же, товарищ майор. На полянке, должно быть, где-то, дипломатично отвечает техник. - Да он тут, рядышком. Может, вы один сходите? А то у меня дел невпроворот - машину надо готовить...

Понимаю, что верный Серегин техник заодно со своим командиром.

- Пошли, пошли! Некогда, знаешь ли, мне его по лесу разыскивать. Да и страшно одному, - добавляю с усмешкой.

Больше техник спорить не стал. Долго водил он меня по лесу (на манер Ивана Сусанина), развлекая разговорами и отвлекая внимание. На опушке леса показал мне Зорьку, сидевшую на дереве. "Вон, смотрите, это она от своего воспитателя Щербакова спасается: отодрал ее за уши комэск - стекла на КП выдавила лапой, все три, по очереди, представляете? Там неуютно сейчас - холод, ветер, короче, никакой рабочей атмосферы. Решила наша Зорька насолить штабистам. Зам. начштаба капитан Виноградов ругается..." Прослушав это сообщение, я улыбнулся, - во-первых, вспомнив давнишнюю неприязнь капитана к Зорьке, во-вторых, отметив про себя преданность техника его летчику.

- Я понимаю, что ты хочешь любыми путями отвести угрозу от своего командира. Но, извини, времени на прогулки и разговоры у меня нет. Ну-ка веди меня туда, где Крамаренко свой шедевр собирает!

- Да ведь... - махнул грустно рукой техник, но, ничего больше не сказав, повел меня к Сереге.

Подходим. Вижу из-за кустов: сидит Байда спиной к нам, рядом на земле валяются его шлемофон и планшет. Я размахнулся и своим планшетом врезал ему по спине. Сергей подскочил, оглянулся недоуменно, но, увидев меня, сразу все понял. А я уже вошел в раж.

- Какой Комар? Какое ты имел право менять свой позывной? Ты что, в игрушки играешь?

И так далее... Сергей слушал все это хмуро, а потом перешел в контратаку:

- Мне опротивела эта Байда или этот Байда. Тьфу, черт, совсем запутался. Кругом Байда - и прозвище Байда, и позывной Байда. Я фамилию свою забыл. Меня Сергеем никто не зовет. Все Байда да Байда. Надоело!

- Ну и менял бы свой позывной, как положено, - продолжаю я выпускать пар. - Доложил бы, что меняешь, заранее, а то вдруг какой-то Комар вылетел. И вообще полет дурацким получился. "Фоккеров" прозевал - я, что ли, за хвостом смотреть буду? Что ребятам говорить? Зажали, мол, нас? Да? На смех же поднимут!

Тут я увидел мотоцикл, и обида за неудачу вновь захлестнула меня:

- А тут еще мотоцикл твой идиотский!

Я пнул мотоцикл ногой, и он упал.

- Разобрать и выбросить! Ты, Байда... гм... гм... Сергей, больше мотоциклами интересуешься, чем полетами!

Это была явная несправедливость, но я уже не мог остановиться.

- Я же предупреждал тебя, чтобы ты прекратил эту самодеятельность! Я тебя предупреждал или нет, Байда?

- Предупреждал, командир, предупреждал, - грустно признался Сергей. - Все. Больше не буду. Опять я Байда...

Ребята в тот день над нами не смеялись: у нас был еще один вылет, и мы сбили все-таки своего "фоккера".

А мотоцикл Серега продолжал собирать. Собрал потихоньку и помчался обкатывать.

Хозяин неба

Меня часто спрашивают:

- Вот вы воевали рядом с Иваном Никитовичем Кожедубом. Правда, что он сбил 62 самолета?

Примечательно, что эти вопросы задают не только молодые летчики, но и участники войны, хорошо знающие, что значит сбить вражеский самолет.

Отвечаю я всем одинаково:

- Конечно, правда. Сходите в Музей Военно-Воздушных Сил, и вы увидите там самолет Ла-7 под номером 27, на котором летал Иван Кожедуб. Вы увидите 62 звездочки на борту этой машины.

В одном бою - три самолета, за день - шесть самолетов, одной очередью два самолета... Эти цифры кажутся фантастическими. Но никакой фантастики, никакого преувеличения тут нет. Воздушный бой был стихией Кожедуба. Ивана нетрудно было смутить чем-то на земле, поставить в тупик, но в воздухе он не знал ни сомнений, ни колебаний, ни неуверенности.

- Все ко мне! - летит его призыв. - Атакую группу противника в квадрате шесть.

Спешим туда и видим характерную картину. Иван со своим ведомым уже ведет бой, не дожидаясь подхода товарищей. И уже дымится очередной "мессер" или "фоккер", попавший под точный удар Кожедуба. Три фактора определяют успех атаки - огонь, маневр, внезапность, и каждым из них Иван пользовался блестяще.

Поразить цель с близкого расстояния легче, чем с дистанции, скажем, в 700-800 метров. Это аксиома. Для Кожедуба же расстояние не играло особой роли. Он настолько прицельно вел огонь, что с одинаковым успехом срезал фашистские самолеты и в упор, и с большой дистанции.

- Ты думаешь, подошел ближе - успех обеспечен? - учил молодых летчиков Иван. - Как бы не так! Фашист, он ведь тоже не лыком шит. Он тебя видит и готов упредить все твои действия. Значит, важно найти такую точку, выбрать такой момент, когда именно и нужно открывать огонь. Не раньше и не позже. Вот давай посмотрим, почему от тебя сегодня фриц целехоньким ушел...

И начинается кропотливый, я бы сказал, дотошный, разбор боя. Конечно, Иван был талантливым летчиком-истребителем. Чутье, летная выучка, высочайшее профессиональное мастерство - все это воспринималось чуть ли не как данное изначально, от рождения, что ли. На чем ближе я знакомился с Кожедубом, тем отчетливее понимал - необыкновенным раскрытием своего летного характера Иван обязан был прежде всего самому себе, своей работоспособности. Каждый вылет, каждый бой для Кожедуба был уроком, из которого он извлекал пользу. При этом, учась сам, мастер учил и других.

Вот они приземляются с Титаренко после очередного вылета. И тут же начинается разбор. Говорит ведомый. Иван сидит молча, слушает. Красноречие Дмитрия наконец иссякает, и тогда Кожедуб начинает объяснять ведомому его промахи и ошибки. Я сижу поодаль и с интересом наблюдаю, как Титаренко пытается

возразить своему ведущему. Дима показывает что-то руками, Иван скептически бросает две-три фразы, и я вижу, как грустнеет Димино лицо: контраргументов больше нет.

- Ладно, Дима, не сердись, - успокаивает Иван. - Давай лучше прикинем, как действовать в следующий раз. Вот, к примеру, складывается ситуация, когда тебе приходится быть ведущим, а мне ведомым. Как нам взаимодействовать в этом случае? Рассмотрим варианты...

И они склоняются над листком бумаги или просто что-то чертят на земле.

Надо сказать, что, будучи требовательным к себе, Кожедуб столь же высокие требования предъявлял и к окружающим. Одно из неукоснительных требований Ивана Никитовича - тщательный анализ своих действий в бою. Когда над Кюстринским плацдармом погиб Гриша Орлов, Кожедуб с ведущим Орлова старшим лейтенантом Стеценко самым тщательным образом разобрал ошибки, допущенные парой в этом бою.

- Что же делать оставалось Грише, - объясняет Стеценко, - ему ж податься было некуда. Вы смотрите, товарищ майор, Гриша атакует "фоккер", тот горит. Орлову надо бы уйти после атаки вверх, но облачность низкая, и Гриша, считая, что противник сбит, решает проскочить перед "фоккером". Кто же знал, что немец еще огрызнется?

- Законы боя нарушать нельзя, - возражает Кожедуб. - Проскакивать перед носом у противника - самоубийство. Это первая ваша ошибка.

- А вторая? - упавшим голосом спрашивает Стеценко.

- Вторая? Вторая заключается в том, что оба вы расслабились; поверили в легкую удачу. Дескать, противник уже не тот, жидковат стал, не сопротивляется. Запомни: пару, как боевую единицу, надо сохранять при любом стечении обстоятельств. Ведомый должен всегда быть рядом с ведущим, поддерживать его огнем, не отпускать вперед.

- Я понимаю...

- Сейчас-то понимаешь, а вот в воздухе, видать, не очень. - Кожедуб неумолим. - Гриша увлекся самостоятельными действиями, а про ведущего забыл. Дисциплина ведения воздушного боя была нарушена - и вот результат.

Сам Кожедуб необычайно серьезно относился к выполнению любого задания. Казалось бы, знаменитый ас, дважды Герой, он бы мог себе позволить хоть какое-то послабление... Не позволял!

- Здесь я бы мог сделать лучше! - такой фразой он заканчивал разборы многих своих полетов. И это даже тогда, когда его техник пририсовывал очередную звездочку к созвездию на фюзеляже.

- Саня, а как бы ты поступил на моем месте?

- А ты что скажешь, Серега?

- Дима, что посоветуешь?

Иван вбирал в себя частицы опыта других. Такой характерный штрих: Кожедуб вел дневник (чего никто из нас больше не делал). Записывал он туда все свои бои, бои своих товарищей и даже тактические приемы противника. Таким образом, на разборах или просто в разговорах с летчиками Иван мог с помощью своих дневников привести аналогичный бой годичной давности, сравнить его с нынешним.

- Хиба он роман сочиняе? - разводил руками Александрюк. - И пише, и пише. Ну, як Лев Толстой или Тарас Григорьевич Шевченко. Покажи, Иван, хлопцам свои вирши.

- Какой там роман, - возражал Титаренко. - Все проще: прошлой ночью Иван проиграл, а теперь вот сидит и рассчитывает, как бы отыграться. Сумма ж велика!

(Ночной преферанс был в полку очередным увлечением в последние месяцы войны - в нелетную погоду, разумеется. В нашей небольшой комнатке собиралась дружная компания - Кожедуб, Титаренко, Зарицкий и комэск-3 Щербаков. Сам играл скверно и поэтому предпочитал отлеживаться на кровати, пытаясь заснуть. Кожедуб знал мои муки и, чтобы подлить масла в огонь, начинал "заводить" Ивана Щербакова. Иван слышал плоховато, поэтому и говорил громче других. А когда Кожедуб с Димой Титаренко подначивали его, то и вовсе орал. Я, лежа на своей койке, молча поднимал с пола сапог и бросал к ним на стол - карты разлетались, шум на несколько минут смолкал. Потом все повторялось: играли ребята азартно организм требовал хоть какой-то разрядки после изнурительного дня боевых вылетов.)

- Смейтесь, смейтесь, - отвечал Иван. - Книжкам моим после войны цены не будет. Все сбитые и несбитые фрицы тут.

И верно. При очередном разборе Кожедуб доставал заветную книжечку и комментировал бои летчиков полка. Иногда эти разборы заканчивались в воздухе: Иван поднимал свой "лавочкин" и на практике демонстрировал нам тот или иной элемент боя, с его точки зрения наиболее эффективный.

К замечаниям и советам Кожедуба мы все относились очень внимательно: авторитет его в полку был чрезвычайно высок. Когда я пришел в полк, первым, кто наглядно объяснил мне тактику свободной охоты, был Иван. Позже я много раз участвовал с ним в воздушных схватках, и всегда меня поражало отсутствие какой бы то ни было суетливости, удивительная расчетливость, целеустремленность Кожедуба. Если уж он атаковал, то сбивал самолет противника, как правило, одной

очередью. Вообще атаки Кожедуба были очень короткими - в этом их достоинство: противник и опомниться не успевал, как снова и снова нес урон.

От внимания Кожедуба в бою ничто не ускользало. Казалось, нет у летчика в этот момент времени на советы, на анализ обстановки. Но Ивану хватало каких-то секунд, чтобы подсказать, как действовать тем, кто дерется с ним рядом. Особое внимание уделял Кожедуб взаимодействию со своим ведомым Дмитрием Титаренко. Майор Титаренко был начальником воздушно-стрелковой службы полка, опытным летчиком. Будучи старше Кожедуба года на четыре и имея большой летный стаж, он тем не менее всегда прислушивался к советам своего ведущего.

Титаренко был настоящим щитом Кожедуба. Когда они дрались с врагом, мы не слышали почти никаких команд - так прекрасно напарники понимали друг друга. Дмитрий знал все приемы ведущего (на земле заранее отрабатывались возможные варианты боя) и был готов к любым маневрам Кожедуба. Думаю, что своими успехами Иван в немалой степени обязан ведомому.

Но, разумеется, определяющим фактором было прирожденное умение Кожедуба ориентироваться в самых сложных перипетиях боя. И никогда не терять присутствия духа. Кожедуб принимал решение быстро, но не поспешно. В бою Иван никогда не отдавал инициативы противнику. Сражаясь группой, он, атаковав успешно первый самолет, тут же занимал позицию для атаки следующей машины. Конечно, чтобы так действовать, нужно было не только быть постоянно нацеленным на атаку, надо было отлично владеть машиной.

Иван летал прекрасно. Он был хозяином положения, хозяином неба всякий раз, когда поднимался в воздух. Недаром именно Ивану Кожедубу первым удалось сбить в бою немецкий реактивный истребитель "Мессершмитт-262".

За несколько дней до того, как Иван встретился с реактивным самолетом, мы в паре с П. Ф. Чупиковым преследовали "мессеров", имевших необычные очертания. Когда на земле проявили пленку, выяснилось, что речь идет о самолетах с реактивными ускорителями. И хотя немцы боя не приняли, мы понимали, что на вооружении врага появилась новая, дотоле невиданная техника. Константин Зарицкий подробно прокомментировал проявленную пленку и объяснил специфику действия реактивных двигателей.

- Новые машины, - подвел итог П. Ф. Чупиков, - опасны, но они погоды не делают. Думаю, что при известных условиях мы сможем уничтожать в бою и реактивные самолеты...

А вскоре Кожедуб, вернувшись из полета, доложил:

- Сбил реактивный!

- Где? Ну и что он - и вправду сбить можно? Иван невозмутимо смотрел на окруживших его летчиков.

- Можно. Тут все дело в маневре. На прямой, конечно, его не достанешь. Значит, надо в момент атаки ведомому и ведущему действовать самостоятельно. Взять немецкий самолет в клещи.

Выяснилось, что, используя преимущество в скорости, реактивный истребитель пытался уйти от нашей пары, но очередь Титаренко вынудила его круто свернуть, и в этот момент Кожедуб открыл прицельный огонь.

Значение этого боя было очень велико. Мы еще раз убедились, что само по себе преимущество в технических данных ничего не решает. Все хвалили Ивана, сам же он довольно спокойно отнесся к происшедшему: "Ну, сбил. Не впервой же".

Хвастовства Кожедуб не терпел. Иной летчик, вернувшись из боя, начинал фантазировать.

- Представляете, братцы, я сегодня "фоккера" в упор срубил. Подошел, ближе некуда. Чуть не столкнулся. Ей-богу!

- Да ну? - удивлялся Иван. - Как же это я не заметил. Мы же рядышком были.

- Ну, как же, - не сдавался рассказчик, - я подхожу...

- На дистанцию 1000 метров, - добавлял Кожедуб.

- Открываю огонь...

- И противник уходит под тебя, - заключает Иван. - Ты его не сбил. Так попугал немного. Не веришь? Жди, когда проявят пленку. Принесешь, покажешь. Если я не прав, сто граммов за мной.

Надо было видеть сконфуженное лицо летчика, когда проявили пленку: Кожедуб оказался прав. А Иван как ни в чем не бывало говорил в таких случаях:

- Пока не увидел горящий самолет или падающий, не болтай. Вот пленку проявят, тогда другое дело. И знаешь, что я тебе скажу? Дело даже не в том, сбил ты сегодня самолет или не сбил. Главное в другом: ты должен до конца прочувствовать этот бой. Только тогда ты настоящий летчик.

- Да я вроде прочувствовал, - задумывался собеседник.

- "Вроде" не считается. В следующий раз принеси мне такую пленку, чтоб крылья "фоккера" на ней не умещались в кадре. А чтоб такой кадр получился, подойди вплотную. И когда тебе глаза захочется закрыть - вот-вот столкновение произойдет, - открывай огонь. Тогда у тебя и получится снимок, о котором я говорю. Ну а если "фоккер" в кадре будет поменьше, то ты ко мне не приходи и снимков не носи. Договорились?

Разумеется, чтобы принести такую пленку, молодому пилоту

требовался не один боевой вылет. Но шли дни, и наступал момент, когда летчик торжественно нестолько что проявленную пленку заместителю командира полка.

- Товарищ майор, есть "фоккер" в кадре! Крылья не умещаются!

- Молодец! - хвалил Иван. - Вот теперь дело пойдет.

Все понимали - Кожедуб на голову выше всех остальных летчиков, однако сам он никогда не демонстрировал своего превосходства: охотно объяснял молодым законы воздушного боя, натаскивал новичков в воздухе, накопленными за время войны "секретами" делился со всеми. И при всем этом был Иван чрезвычайно живым и непосредственным человеком. Вскоре после войны мы попали на праздник, организованный батальоном аэродромного обслуживания. Наша неразлучная четверка - Кожедуб, Титаренко, Зарицкий и я - с любопытством смотрела на танцующих, но присоединиться к ним мы не рискнули. Вдруг объявляют:

- Гопак! Приз за лучшее исполнение!

Я говорю спутникам:

- Ну-ка, братцы-украинцы, продемонстрируйте свое искусство!

А те стоят, посмеиваются, но с места не двигаются.

- Ваш коронный номер, - продолжаю я. - Опять же - материальный интерес. Просто стыдно за вас!

В образовавшемся кругу между тем уже лихо отплясывали два представителя БАО.

- Ну что, хлопцы, дадим жизни? - Костя Зарицкий пошел в круг.

За ним потянулись и Титаренко с Кожедубом. Танцевали все азартно, но по-разному. Костя движений не знал, двигался как бог на душу положит и в конце концов первым вышел из круга. Дима танцевал лучше, даже пытался изобразить какие-то замысловатые коленца, но грузноватой его фигуре, видимо, было тесно на небольшом пятачке, и вскоре Титаренко присоединился к Зарицкому. Выдохлись и ребята из батальона обслуживания, а Кожедуб все ходил и ходил по кругу. Закончил он танец бурным финалом.

Под всеобщие аплодисменты Ивана объявили победителем и вручили приз огромный торт. Возбужденный Кожедуб вернулся к нашей группе.

- Что будем делать, братцы?

- Делать будем вот что, - сказал я. - Танцевали вы все так замечательно, что каждый из вас заслужил кусок этого выдающегося произведения кулинарного искусства, но...

Выдержав паузу, я посмотрел на своих спутников.

- ...Но вот обратите внимание, рядом стоят симпатичные девушки. Давайте отдадим этот торт им. Нам, мужчинам, просто неудобно пожирать это чудо.

- "Нам"? - ехидно спросил Титаренко. - Мы пахали...

- Нам, - твердо повторил я. - Нужно быть джентльменами.

- Правильно, Саня, - согласился Кожедуб. Зарицкий и Титаренко усмехнулись: первый - грустно, второй - иронически.

Мы торжественно отдали торт и вскоре вернулись к себе на базу. Но долго еще вспоминал мне Титаренко этот случай.

- А торт-то, Саня, ты чужой отдал. Не твоими ногами заработанный.

- Знаешь, Дима, у меня от сладкого всегда зубы болят, - отвечал я. - И мне бы очень не хотелось, чтобы у тебя они тоже болели.

Помню еще один эпизод из жизни нашей четверки.

Сразу после окончания войны, через несколько дней после Победы, в Шенвальде, почти рядом с аэродромом, где мы квартировали, был организован дом отдыха для летчиков. Размещался он на берегу чудесного озера. Жили отдыхающие в коттеджах.

Павел Федорович Чупиков решил в качестве поощрения за хорошую боевую работу отправить нас троих - Кожедуба, Титаренко и меня - отдохнуть туда на несколько дней.

Иван очень просил Павла Федоровича послать с нами и Костю Зарицкого, но Чупиков наотрез отказал нам:

- Этого я сделать не могу. Во-первых, дом отдыха для летчиков. Во-вторых, отпустить вашу компанию в полном составе - предприятие рискованное. Ничего, немножко побудете без Кости.

Спорить с Павлом Федоровичем Кожедуб не стал, хорошо понимая, о чем идет речь, - несколько дней назад недалеко от стоянки самолетов мы нашли трофейную машину (их в то время было очень много), вчетвером поехали кататься, дорога была мокрая, глинистая, так что на повороте нас занесло и... Хорошо еще, что все обошлось, - отделались ушибами...

Пришлось нам с Костей расстаться. На прощанье Кожедуб сказал:

- Ты, Костя, не забывай нас, навещай, пожалуйста. Там озеро большое, рыбу половим.

Будто отправлялись мы за тридевять земель и надолго.

Костя приехал через два дня. Встреча наша была радостной. Привез с собой Зарицкий громадный бредень. Показывая его нам, он мимоходом сообщил:

- В общем-то, я приехал нелегально. Павел Федорович ничего не знает, а если узнает, оторвет мне башку. Завтра утром отправляюсь обратно.

Мы вместе поужинали и решили пойти опробовать бредень.

- В этом деле я хорошо соображаю, - сказал Зарицкий, и большинством голосов руководство рыбной ловлей мы поручили Косте. Не знаю, был ли у Кости талант рыбака, но талантом руководителя он обладал, это несомненно.

- Саня, вы с Димой Титаренко ростом повыше, чем мы с Ваней, так что вам идти по глубине, - распорядился Зарицкий.

После чего они с Кожедубом взяли бредень и пошли по берегу, а мы с Титаренко полезли на глубину. Нанырялись за первый заход до одурения.

- Так дело не пойдет, - сказал я. - Давайте меняться.

Мы с Димой пошли по берегу, а Зарицкий с Кожедубом стали нырять. Минут через двадцать Иван сказал:

- Я ловить отказываюсь. Мы ныряем, как дураки, а эти лбы идут по сухому и в ус не дуют.

- Да ну вас к черту, - разозлился главный рыбак - Костя Зарицкий. - Я один пойду по глубине.

А мы втроем пошли по берегу. После этого захода поймали сразу штук тридцать карасей. Сделали следующую попытку - улов оказался еще больше.

Отправляясь на озеро, Титаренко не забыл захватить с собой корзину. И теперь мы доверху наполнили ее рыбой. Смотреть на нашу рыбалку набежали немцы - женщины и дети. В то время с едой у них было туго. Глядят они на нас жадными глазами и просят:

- Рус, дай рыбов, рус...

Тогда Иван Кожедуб скомандовал:

- Подходи по одному!

И раздали мы им всю нашу корзину...

Вскоре после возвращения из дома отдыха мы проводили Кожедуба в академию. Павел Федорович Чупиков разрешил мне отпуск на десять дней.

- Покажи Кожедубу столицу, ты же москвич!

И мы полетели с Иваном в Москву. Десять дней пробежали быстро, и вот уже Иван провожает меня в часть:

- Передай всем ребятам огромный привет. Помните, что я с вами.

- Ты тоже помни, что у тебя в полку друзья остались.

Мы крепко обнялись. Было немного грустно, хотя каждый из нас знал, что видится с другом не в последний- раз, что будут еще и новые встречи, и новые разговоры, и новые впечатления, и

новые расставания.

Техники

- Ну что, товарищ командир, летим? - Мой техник Коля Зарников, не дожидаясь ответа, привычно усаживается в том отсеке фюзеляжа, где находится радиоаппаратура.

- Летим, Коля, летим, - подтверждаю я, - только не забудь рогатку, от фрицев отстреливаться.

- Вы меня обижаете, товарищ майор, - парирует Николай, - какая может быть рогатка в век техники и научных открытий. Я собью фрица одним взглядом. Силой воли...

Идет весна сорок пятого. Наше господство в воздухе бесспорно - можно и пошутить. А ведь года два назад в таких ситуациях было не до шуток. И когда приходил приказ на перебазирование, ломали головы, как быть с техниками. С собой в одноместный истребитель их брать нельзя - инструкция не разрешает. А без техников на новом аэродроме пилотам делать нечего. Ждать же, пока технический состав доберется до аэродрома на транспортном самолете или по земле, не было времени. Поступали просто: улетавшие первыми брали с собой наиболее опытных ребят, приспособив для этих перевозок приборный отсек.

Технику в таком полете несладко. Голова его торчит за бронеспинкой пилота ничем не защищенная. С парашютом в фюзеляж не залезешь и не вылезешь, поэтому в случае опасности жизнь техника находится целиком в руках пилота, положение которого также не подарок. В бой летчику ввязываться нельзя - за спиной беззащитный человек. Покинуть самолет, если машина окажется подбитой, тоже нельзя - у техника нет парашюта. А попробуй избежать нечаянной встречи, когда небо, кажется, как шахматная доска расчерчено на квадраты, в каждом из которых постоянно патрулирует, идет на задание или возвращается с него "мессер" или "фоккер".

Тот, кто знаком с историей полка "Нормандия - Неман", помнит, конечно, историю гибели французского летчика де Сейна и советского механика Белозуба. Француз, когда пришел приказ перебраться на другой аэродром, посадил в свой Як техника, но в воздухе был ранен и не мог продолжать полет. Сообщил об этом на землю.

- Прыгай немедленно! - скомандовала "Земля".

- Не могу, - ответил летчик, - на борту техник.

"Земля" попыталась вывести пилота на посадочную полосу вслепую (француз ничего не видел). Кончилось это плачевно.

К сожалению, таких случаев было немало. В подобных переделках не раз оказывался и я. Летишь вместе с техником за

спиной, а тебя "мессер" атакует. И начинается "сольный концерт". Я ж не могу противнику объяснить, что у меня за спиной человек и по этой причине ввязываться в бой мне нет никакого резона. Нутром чувствую, что пули вот-вот прошьют моего спутника, и бросаю самолет вниз - очередь проходит мимо. Противник заходит для новой атаки, стреляет, я ухожу теперь уже резко вверх - перегрузки адские, техник сваливается со своей скамеечки куда-то внутрь фюзеляжа; не знаю, что он сейчас там чувствует, я же, маневрируя, пытаюсь уйти от "мессера", пытаюсь спасти машину, спасти техника, спастись самому.

- Ну что, живой? - спрашиваю, когда истребитель наконец-то приземляется на аэродроме.

- С одной стороны, кажется, живой, - отзывается неунывающий техник, - а с другой, с другой вроде бы тоже.

И только бледное лицо выдает состояние парня.

Но сейчас, повторяю, вражеских самолетов в воздухе почти нет, и мы летим спокойно. Спокойно, но не без приключений, потому что вдруг замечаю, что неплотно прикрыта пробка бензобака машины. И бензин сифонит тоненькой струйкой. А мало ли что еще может случиться в полете... Опасного, конечно, ничего нет, но неприятно как-то. Ведь если появится противник и начнутся крутые виражи, пробка может и вовсе вылететь, а что такое самолет без горючего?

Оборачиваюсь - сидит мой Коля ни жив ни мертв. Глаз с пробки не сводит его вина, недосмотрел. Глядит на нее, как кролик на удава. Я, разумеется, произношу не слишком нежные слова. Хорошо еще, что лететь было недалеко.

Сели. Николай занялся злополучной пробкой.

- Брось, Коля, - успокоил я его, - все нормально. Иди лучше шасси посмотри. Чего ты все пробку закручиваешь?

Коля покорно осмотрел шасси, а потом снова вернулся к пробке: пережил позор в воздухе - не хотел, чтобы оплошность повторилась.

Но надо прямо сказать, подобные оплошности были чрезвычайно редки. И не только в моей практике, по и в практике всех наших летчиков. Напротив, чаще всего техники приходили на помощь в самых, казалось бы, безвыходных ситуациях и творили чудеса, возвращая машины к жизни.

Зимой сорок пятого года, морозной ночью, мой техник в 176-м полку Коля Зарников с двумя мотористами сменил у меня на Ла-7 мотор. Люди, знакомые с авиацией, знают, что значит поставить за несколько ночных часов мотор АШ-82. Поставить не в заводских условиях и не в ангаре, а на полевом аэродроме, при свете карманных фонариков. Коля утром предупреждал меня:

- Товарищ майор, ради бога, не давайте много оборотов. Мотор совсем новый. Пусть обкатается. А то выведете из строя.

- Ладно, Коля, ладно, - говорю я. - Буду летать тихо и плавно. Технику надо уважать.

- И техников, - хитро добавляет Зарников.

- И техников, - соглашаюсь я. - Куда же нашему брату без вашего брата? Никуда!

И впрямь - много ли стоит летчик без знающего свое дело техника, человека, от добросовестности и мастерства которого зависит и жизнь пилота, и судьба машины.

Летчик - центральная фигура авиации, он венчает полет, он получает награды, о нем пишут в газетах, в него заочно влюбляются девушки ("Дорогой незнакомый друг! Вчера прочла в газете о том, как вы храбро сражались против трех фашистских стервятников, и не могу сдержать своих чувств..."). О техниках пишут куда как реже, и самой высокой наградой для них является традиционный ответ летчика на вопрос: "Ну, как машина?" - "Нормально!"

"Нормально!" - значит, машина работала в воздухе безотказно, значит, летчик в полете не был озабочен работой матчасти. Техник ведь не просто держит в исправности самолет, он знает его сильные и слабые стороны, он его ремонтирует, регулирует, штопает и латает пробоины. И если по сигналу ракеты самолет уходит в небо, значит, техник, забыв о покое и сне, готовил его к полету, значит, он его весь самым тщательным образом осмотрел. И ты идешь на задание спокойный и уверенный в своей машине. А это очень важно для любого летчика - быть уверенным в своей машине.

Сейчас уже можно признаться: перед каждым вылетом летчик обязан был проверить самолет, принять его от техника: убедиться в том, что масло - в норме, горючее - в норме, приборы работают, боекомплект полный... Но разве можно, возможно ли, вернее, в условиях боевых действий дотошно проверить машину? Когда вылеты следуют один за другим, пилоту не до осмотров. Тут уж доверяешь технику, как самому себе. Вот почему на фронте хороший, добросовестный техник ценился на вес золота.

Среди летчиков о техниках ходили легенды: каждый хвалился своим умельцем.

- Мой-то по звуку определяет работу мотора, - как бы между прочим говорит кто-то в минуту выдавшегося перекура. - В прошлый раз, например, с ходу заметил, что второй цилиндр немного барахлит.

- Это что! - вступает один из слушателей. - Вот не далее как вчера, возвращаясь с задания, подлетаю к аэродрому, захожу на

посадку, сажусь. И что же я вижу, братцы мои! А вижу я, дорогие мои товарищи, что мой техник бежит из каптерки и тащит третий цилиндр на замену. Вот это, я вам скажу, интуиция!

Все благодушно смеются. Рассказывать полувероятные, а то и просто невероятные истории про своих техников - не просто признак хорошего летного тона. В этих незамысловатых легендах - уважение пилота к своему неизменному помощнику. Каким бы мастером своего дела ни был летчик, его мастерство неотделимо от мастерства техника...

Техники творили настоящие чудеса. В условиях полевых аэродромов, в любую погоду с помощью нехитрого своего инструмента они возвращали машины к жизни. Вспоминаю одну из своих вынужденных посадок. Подбили меня так, что пришлось сажать машину прямо на поле, вне аэродрома, не выпуская шасси.

"Брюхо" самолета оказалось изрядно помятым. Винт превратился в баранку. На плоскостях и фюзеляже насчитал я тогда около сотни пробоин. "Ну, думаю, отлетался "лавочкин". (Надо сказать, что пилот не меньше техника привязан к своей машине. Он привыкает к ней, знает все ее особенности. Он зачастую предпочитает лететь на самолете, видавшем виды, потому что искренне убежден в истинности известной поговорки: "старый конь борозды не портит". И потеря машины для летчика всегда огорчительна.)

Вот почему, осмотрев самолет и убедившись в том, что его надо списывать, я не слишком-то доверчиво отнесся к успокаивающим словам техников, примчавшихся с аэродрома:

- Ничего, товарищ капитан, вы еще полетаете на своей старушке. Приведем ее в божий вид.

И ведь как сказали, так и сделали, сдержали слово! Привезли мою калеку на фронтовой аэродром и восстановили. Конечно, к боевым вылетам этот самолет был уже не годен, но для тренировочных полетов эту машину мы еще долго использовали.

А вот еще пример. Когда мы стояли на бориспольском аэродроме, "хейнкель" ночью сбросил несколько бомб на взлетную полосу. Одна из них упала рядом с самолетом связи У-2, превратив его в груду тряпок и фанеры (во всяком случае, так нам тогда показалось). Но техники и тут не подкачали. Около месяца собирали они по частям разбитый самолет и в конце концов доложили: "Машина к полету готова!"

Мы вначале даже не поверили. Но когда пилот звена связи сел за штурвал и У-2 ушел в небо, наши сомнения рассеялись. И хотя выяснилось, что машина стала тяжеловата в управлении, самолет, что там ни говори, вернулся в строй и еще долго служил полку.

А ведь были это не какие-то сверхталантливые умельцы, а обычные ребята, которые отлично знали технику и понимали, что значит для пилота исправная и послушная машина. Я говорю сейчас преимущественно о техниках самолетов, хотя они представляли собой только начальное звено хорошо отлаженной системы технической службы полка, которую возглавлял у нас в 176-м полку инженер Константин Зарицкий, небольшого роста, кругленький майор, необычайно живой и великолепно знавший свое дело. Когда бы мы ни возвращались с задания, всегда возле техников, ожидающих свои машины, маячила знакомая фигура неутомимого полкового инженера.

Однажды, уже в Германии, мы стояли недалеко от Штеттина - на аэродроме подскока (то есть были выдвинуты вперед от основной базы полка - это очень удобно для организации боевых действий). И вот в одном из брошенных немецких домов я увидел высокую красную шапку с блестящим козырьком, напоминающую фуражку дежурного по вокзалу. С попутным самолетом я отправил Косте эту шапку, сопроводив ее запиской: "Дорогой Костя! Я дарю тебе этот картуз, так как рост у тебя небольшой и найти тебя представляется иногда сложным делом для техников. В целях улучшения организации работы технического состава носи его, чтобы все тебя видели издалека. Все наши ребята по прилете на базу хотели бы видеть тебя в этом головном уборе".

Костя оценил шутку и подарок принял. Когда мы через некоторое время вернулись на базовый аэродром, инженер полка встречал нас в этой шапке. Я увидел ее еще в воздухе, заходя на посадку. Как мухомор, ярким пятном краснела она метрах в двадцати от стоянки самолетов. Так что, если бы не было на полосе посадочных знаков, смело можно было бы ориентироваться на головной убор инженера полка.

- Костя, - сказал я Зарицкому после приземления, - знаешь что, сними ты от греха подальше эту чертову шапку. Аэродром демаскируешь. А уж, если она тебе нравится, надевай ее где-нибудь в лесу.

- Нехорошо, Саша, лишать человека такой радости, - вздохнул Костя. - Я в этом картузе стал очень заметной фигурой в полку. А ты говоришь - сними...

Долго хранил Зарицкий этот подарок.

...Помимо основных своих забот о техническом состоянии самолетов полка, были у техников нашей части и, так сказать, хлопоты дополнительные, очень для них приятные и очень ими любимые. Это заботы о наших зверятах - медведице Зорьке, собаках Джеке и Кнопке. Эту маленькую бездомную собачонку я подобрал на одной из дорог. Была она жалкая, крохотная,

скулила так тоскливо и жалобно, что я не раздумывая сунул ее себе за пазуху. Собака отогрелась, а после того, как ее накормили - все те же сердобольные техники, - и повеселела. Ребята выпустили Кнопку в общество Зорьки и Джека. Они быстро подружились. Теперь, когда при перебазировании их на короткое время разлучали, все трое очень волновались друг за друга. Джек перелетал на новое место в фюзеляже "лавочкина", Кнопку брал с собой кто-нибудь из летчиков, а Зорька прибывала вместе с техниками на транспортном С-47.

При этом техники, перевозившие Зорьку, нередко использовали ее в своих коварных целях. Дело в том, что по какой-то неписаной традиции у технического состава были сложные и чрезвычайно запутанные отношения со штабной братией. И вот, чтобы досадить кому-нибудь из штабистов, отличавшихся, по мнению техников, особой строгостью и придирчивостью, Зорьку в самолете сажали рядом с ним. Вообще медведица переносила полеты довольно спокойно - сидела себе тихо и сосала лапу. Но стоило самолету накрениться, как Зорька проявляла беспокойство, а поскольку техники в этот момент демонстративно-заинтересованно смотрели в иллюминаторы, Зорька тоже проявляла интерес к тому, что происходило за бортом самолета. Она бесцеремонно расталкивала всех, забиралась на кресло и, раздавая направо и налево оплеухи, пробиралась к окну. Техники, зная эту Зоркину привычку, пересаживались на другую сторону, и перепадало в основном ничего не подозревающему штабисту. Во время полета эту операцию предприимчивые техники проделывали несколько раз, пока до наученного горьким опытом штабиста не доходило, что от Зорьки надо держаться подальше...

Так уж случилось, что за годы войны у меня сменилось несколько техников, и ни разу мне не приходилось сомневаться в готовности самолета к вылету, ни разу машина не подводила меня в бою. Я никогда не проверял ни горючее, ни масло, не осматривал перед вылетом самолет и не расписывался в приемке машины, как того требовала инструкция. Так поступали и другие летчики. И я не помню такого случая в нашем полку, чтобы техник подвел летчика. Пилоты гордились своими техниками, техники - своими летчиками. Профессиональной гордости техника не было предела, если "его" летчик сбивал вражеский самолет.

Могу сказать определенно: без хорошей работы технического персонала не может быть боеспособной авиации. И не было бы нашей победы в небе, окажись техники не на высоте. Основы нашего господства в воздухе закладывались на земле, когда

техник, приняв машину у летчика после боевого вылета, начинал колдовать над ней, невозмутимо и споро. Повторяю, труд этот, кропотливый и нелегкий, не был внешне эффектен, но мы-то, взлетавшие ежедневно на своих видавших виды машинах, знали, какой ценой оплачивались наши победы. Так что гордились мы друг другом взаимно и очень дорожили нашей дружбой.

Не знаю, когда техники отдыхали. У нас еще выпадали свободные минуты: по метеоусловиям или по другим причинам полеты иногда отменялись. Для техника же время нашего простоя было самой горячей порой. Он хозяйничал у истребителя, стоящего на земле, до очередного вылета. Когда же самолеты уходили на задание, то для техника наступали минуты переживаний: как там "его" машина, как летчик. И когда самолет не возвращался из полета, дольше всех ждал его на стоянке верный техник, упорно и терпеливо вглядываясь в даль.

...Ракета. Мы бежим к своим машинам, возле которых уже стоят с парашютами наши техники. Коля быстро застегивает поясные и плечевые ремни, я забираюсь в кабину - там уже аккуратно разложены привязные ремни. Включаю зажигание. Запускаю мотор. Он работает нормально.

- Счастливого полета, товарищ командир, - машет мне рукой Зарников.

Самолет уходит в небо...

Под бомбами

Весна сорок пятого года. Линия фронта проходит по Одеру. По всему видно наступает заключительный этап войны.

...До сих пор мы стояли в Познани. Аэродром этот остался в памяти летчиков полка невеселым воспоминанием. Во-первых, он был значительно удален от линии фронта, и это сильно ограничивало наши возможности: пока долетишь - бензин уже на исходе, а ведь надо и наземные войска прикрыть, и противника атаковать. Недостойно это для летчика - возвращаться домой без результата. Тем более что в нашем полку такой факт рассматривался как событие - сколь редкое, столь и нежелательное. Во-вторых, при перебазировании на аэродром в Познань погибла наша Зорька. Она должна была, как обычно, лететь последним рейсом. Но из-за плохой погоды С-47 не полетел. Три дня сидел экипаж на старом аэродроме. Зорька загрустила и решила, видно, отправиться на поиски своих друзей. Она двинулась леском вдоль дороги. По трассе в это время передвигалась какая-то часть, и медведица, мелькавшая в перелеске, оказалась удобной мишенью для расторопных солдат. С одной из проходящих машин раздалась автоматная очередь, и Зорьки не стало. Когда техники хватились Зорьки, было уже

поздно. Бросившись за ней в погоню, они подоспели слишком поздно. Бездумная автоматная очередь всех нас надолго ввергла в уныние: веселая озорная Зорька была всеобщей любимицей, и гибель ее мы переживали искренне и долго...

Полк получил приказ передислоцироваться на аэродром в Морин (это километрах в 5 - 6 от Одера, то есть практически у самой линии фронта).

Надо сказать, что в те дни гитлеровская авиация проявляла большую активность. Фашисты объявили на весь мир о неприступности одерских рубежей и теперь стремились доказать это на деле. Сражения носили крайне ожесточенный характер. Пользуясь удаленностью нашей авиации от линии фронта, гитлеровцы действовали нагло и чрезвычайно опасно для наших войск.

Наше прибытие на аэродром в Морин означало конец вражескому хозяйничанью в воздухе. Уже первый день нашей работы на новом месте подтвердил это. А на второй день к нам прибыло подкрепление - полк Яков. Наземным войскам стало легче. Но гитлеровцы не успокоились.

На третью ночь к месту, где располагался летный состав полка, примчались техники, оставшиеся на аэродроме (километров в десяти от нас), и сообщили, что аэродром обстреливает немецкая артиллерия. Самолеты, к счастью, не пострадали - были укрыты в капонирах, но все равно - для тех, кто находился в тот момент на аэродроме, ощущение было не из приятных. Черт его знает, куда угодит следующий снаряд? К тому же артиллерия противника могла пристреляться к аэродрому, и тогда взлет и посадка стали бы для нас представлять немалую трудность: по всему полю воронки. Того и гляди угодишь в яму.

Настроение у всех было паршивое. Ясно, что кто-то корректирует огонь гитлеровской артиллерии.

Обстрел аэродрома продолжался весь следующий день. Командир полка отдал приказ прочесать лес. Вернулись с "уловом" - на одной из сосен был обнаружен наблюдательный пункт наводчика. Правда, и после этого обстрел продолжался, но били фашисты уже наугад. Однако и такая беспорядочная стрельба дело свое сделала - весь день периодически загоняла нас в укрытия. Но летная работа продолжалась...

Тут я хочу обратить внимание вот на что. Неосведомленному человеку может показаться, что последние месяцы войны шли под звуки фанфар - победы, победы, победы... Победы действительно следовали одна за другой. Но каждая из них давалась ценой величайшего напряжения. Чем ощутимее был конец войны, тем ожесточеннее сопротивлялись гитлеровцы на земле и в воздухе. С

военной точки зрения, это фанатичное сопротивление было бессмысленным - неотвратимый финал был очевиден, но враг в своих действиях опирался отнюдь не на логику развития событий...

Мы сидели в укрытиях и кляли гитлеровскую артиллерию, ограничивающую нашу боевую работу. В этих условиях П. Ф. Чупиков принял решение поднять самолеты и атаковать батареи, ведущие огонь по нашему аэродрому. На следующий день мы предприняли штурмовку этих батарей, расположенных за линией фронта. Атака оказалась успешной: вражеская артиллерия умолкла.

Но и после этого немцы не успокоились: ведь аэродром нашего полка, обеспечивавшего боевые действия наземных войск, находился у самой линии фронта и потому был для гитлеровцев особенно опасен.

На следующий день нас попыталась штурмовать группа "Фокке-Вульфов-190". Однако фашисты просчитались: мы успели поднять нашу четверку. Налетчики были разогнаны, при этом несколько "фоккеров" сбито. Я с Крамаренко взлетел последним, когда те, кто поднялся в воздух раньше, уже атаковали врага. Но мы с Байдой все-таки достали один самолет и сбили его на небольшой высоте. Поняв, что их нападение сорвалось, "фоккеры" стали беспорядочно сбрасывать бомбы и поворачивать назад.

Вечером командир полка на разборе сказал, подводя итоги:

- Наш аэродром для гитлеровцев - бельмо на глазу. Еще никогда наша авиация не базировалась так близко к линии фронта. Враг стремится отнять у нас возможность использования тех преимуществ, которые мы сейчас имеем. Наша задача - не дать противнику добиться своего. Завтра, перед рассветом, вылетит четверка Беликова для прикрытия аэродрома. Остальным быть в боевой готовности.

На следующий день, как и было приказано, Олег Беликов прибыл на аэродром затемно, но немного замешкался, взлететь не успел, а в это время над аэродромом появилось не менее тридцати "фоккеров", начавших бомбежку. В воздухе наших самолетов не было, поднять истребители под бомбами мы тоже не могли. Сидим в щелях и скрежещем зубами от собственной беспомощности.

Когда очередная трасса со страшным треском срезает десяток ветвей над нами, чувствую, что на меня кто-то прыгает сверху, придавив к земле. Оглядываюсь - Кожедуб.

- Что ж ты, дважды Герой, а здесь отсиживаешься, - съехидничал я, - ты ж воевать должен, разносить врага в пух и прах...

- Ты, Сань, тоже Герой, так что и тебе не мешало бы в воздухе быть, парирует Иван.

- Мы - люди маленькие, единожды герои, - не унимаюсь я, - нам в щелях сидеть еще куда ни шло.

- Хорошо еще, щель-то нашел, - с грустью признается Иван, - а то лежал до этого просто под корнями.

В это время загорелся самолет Павла Маслякова, стоявший в стороне от капониров, - техники выкатили его, чтобы подготовить к полету.

- Ну, Беликов, ну копуха, погоди, кончится бомбежка - ответишь, - ругается Иван. - Взлети он раньше, разве б лежали мы сейчас здесь - давно бы в воздухе были.

- Смотри-ка, - прерываю я Кожедуба, - к Пашкиному самолету кто-то ползет.

Да это ж сам Павел Масляков! Впрочем, спасти самолет - дело невозможное.

- Павел, давай назад, к нам! - кричим мы ему.

Надо сказать, что летчик он был замечательный. Храбрый, опытный пилот и самолет свой берег как зеницу ока...

- Когда полз, хоть бы о нас подумал, - недовольно бурчит Кожедуб, - как мы без танцора Маслякова, если уж тебе самому летчика Маслякова не жалко.

А дело в том, что у Паши был неповторимый номер: "Два медведя, два слона" - грандиозный коронный танец, без которого не обходился ни один наш вечерний концерт после разбора. Танец этот был придуман самим исполнителем, который топтался с ноги на ногу, широко раскинув руки и качая головой на восточный манер. Номер этот вызывал бурный восторг летчиков. Паше пытались подражать, но безуспешно.

- Ладно, ребята, не ругайтесь, самолет больно жалко, - говорит Паша.

Наконец штурмовка нашего аэродрома кончилась. Длилась она в общем-то недолго - минут пятнадцать, только нам эти минуты ох какими длинными показались. Урон, правда, от бомб был незначительный: сгорел один самолет в соседнем полку Яков и наш Ла-7 Паши Маслякова.

Мы выбрались из укрытий. Кажется, все живы-здоровы.

...Что же касается главного виновника - Беликова, то он получил от комполка здоровый нагоняй. Вскоре по решению командования нашу часть было решено перебазировать в тыл на одну из заранее подготовленных площадок. Новый аэродром располагался прямо в лесу, на мягком грунте, взлетать и садиться приходилось осторожно, но все это окупалось тем, что теперь уже достать до нас немецкая артиллерия не могла.

Последние бои

Весной сорок пятого произошли два события, коснувшиеся меня непосредственно. Во-первых, Серега Крамаренко, в который раз нарушив свое "последнее" обещание, снова испытал очередной мотоцикл и, естественно, снова разбился. Сереге сильно влетело от П. Ф. Чупикова, а я на какое-то время остался без ведомого. Во-вторых, моторесурс двигателя моего самолета оказался исчерпанным и пришлось менять мотор.

- Не волнуйся, Саша, - успокоил меня Костя Зарицкий, - мотор сменим за ночь. Но летать, сам понимаешь, первое время надо будет осторожно.

- Знаю, не маленький, - ответил я и пошел разыскивать Байду.

- Серега, надо облетать мой новый мотор, - сказал я ему. - Ты как? В форме? Локти в порядке?

- Локти в порядке, - бодро заверил Крамаренко. - Пень вдребезги.

- Ты после войны, Серега, в лесорубы иди. Опыт корчевания пней у тебя богатый, - посоветовал я.

- Спасибо, командир, - задумчиво ответил Байда. - Ты знаешь, а я и ночей не сплю - все думаю, чем после войны заняться. А за меня друзья, оказывается, все решили.

- Не имей сто рублей... - кротко заметил я.

- А имей такого верного друга, как А. С. Куманичкин, - ехидно уточнил Серега.

- ...Который думает о тебе дни и ночи и даже написал письмо в отдел кадров Онежского леспромхоза на предмет предстоящего трудоустройства своего ведомого Крамаренко.

- Но вреден Север для меня, - засмеялся Байда. - Так мы летим, командир?

Через полчаса взлетаем. Барражируем над своим аэродромом, к линии фронта (она тогда проходила по Одеру) не идем. Прислушиваюсь к мотору, пробую его в различных режимах. Кажется, все в порядке. Да и в воздухе обстановка спокойная. С нашего аэродрома время от времени поднимаются пары - уходят на задание.

Так проходит минут десять. Мотор мне нравится - тяга отличная, работает четко, и я уж было решаю идти на посадку, как вдруг наземная станция наведения передает:

- Над Кюстрином - десятка "Фоккеров-190".

Кюстринский плацдарм в те недели войны был одной из горячих точек фронта. Противник удерживал город Кюстрин на правом берегу Одера, и это беспокоило наше командование, хотя развернуть войска для серьезного удара немцы не могли ввиду того, что плацдарм был слишком мал. Бои там шли

ожесточенные, фашисты пытались поддержать свои войска, расположенные в Кюстрине, с воздуха.

Вот почему, услышав информацию с земли, я почти автоматически командую Сергею:

- Идем на Кюстрин.

- Я понял.

Набираю высоту и размышляю: мотор у меня новый, жалко его - техники старались. Неизвестно, как бой сложится. Нас ведь только двое. И хоть в бою перегрузки мотора неизбежны, надо постараться поберечь двигатель...

Между тем мы уже приближаемся к Кюстрину. Высота у нас приличная - 3000 метров. Идем со снижением - стараюсь разогнать машину, не давая максимального числа оборотов.

- Серега, цель выбирай самостоятельно.

- Понял, командир.

Прекрасный все-таки парень, мой ведомый. Ниже нас, на высоте 2000 метров, видим восьмерку "фоккеров" с подвешенными бомбами, перестраивающихся в правый пеленг. Время не ждет, ибо, закончив перестроение, они начнут сбрасывать бомбы на наши войска. Резко снижаемся, используя запас высоты, набираем скорость.

- Байда, атакуем замыкающую пару!

Быстро сближаемся. Противник нас не видит.

- Ну, сейчас вы у нас отбомбитесь!

Бью по ведущему группы. Горит! Серега открывает огонь по второму самолету - "фоккер" переходит в беспорядочное падение. Гитлеровцы заметались: лихорадочно сбрасывают бомбы на свою территорию. Так-то оно лучше будет! Второй атаки не потребовалось - немецкие летчики поспешно покидают район схватки.

Мы их не преследуем: мой мотор и так работает на пределе. Атака врага сорвана - можно возвращаться домой.

- Серега, - передаю я Байде, - думаю, что в леспромхозе пока что обойдутся без тебя. Летать ты еще не разучился.

- Спасибо, командир, - проникновенно отвечает Сергей, - век помнить буду. Вы отцы, мы дети ваши...

А через несколько дней нам с Байдой довелось участвовать в знаменитом воздушном бою над плацдармом наших войск на левом берегу Одера. В то утро в воздух поднялись пары: Кожедуб - Громаковский, Стеценко - Орлов, я Крамаренко. Вышли мы, как обычно, на свободную охоту, каждый в свой квадрат. Вдруг слышу голос Кожедуба:

- Нахожусь над плацдармом. Вижу десятка два "фоккеров". Все ко мне!

Меняю курс, иду на помощь Ивану. Сергей следует за мной. Кожедуб, не дожидаясь подкрепления, начинает атаку и сбивает ведущего. Громаковский не отстает от Кожедуба, и второй "фоккер" факелом идет к земле. Мы поспеваем в тот момент, когда гитлеровцы после небольшого замешательства начинают приходить в себя. Бой разгорается с новой силой. На каждого из нашей шестерки приходится по четыре вражеских самолета. Но нам к таким боям не привыкать. Иду на сближение с "фоккером" и в упор расстреливаю его. В это время гибнет Гриша Орлов. Атаковав "фоккер" и поразив его, Орлов проскакивает вперед, но гитлеровец доворачивается и с короткой дистанции расстреливает машину Орлова.

Бой не утихает. Кожедуб настигает очередного "фоккера" (всего в этом бою он сбил три самолета), то же самое делает и Громаковский. "Фоккеры" начинают сбрасывать бомбы, не долетев до цели. И уходят восвояси. Все в порядке. Можно возвращаться домой.

А последний боевой вылет был у нас с Сергеем Крамаренко 30 апреля. К этому времени воздушные бои практически прекратились. У немцев не хватало бензина, не было взлетных площадок. В Берлине гитлеровцы использовали для взлетных полос участки бетонных автострад. Но война продолжалась, и мы по-прежнему поднимались в воздух для штурмовки фашистских войск, пытавшихся прорваться на запад из окруженного Берлина.

30 апреля нас вызвал Чупиков.

- Немцы пытаются выйти из окружения, - сказал командир, - их прикрывает большая группа "фоккеров". Ваша задача - не дать противнику прорваться.

Поднимаемся в воздух и почти сразу же видим "фокке-вульфы". Один, два, три, пять... восемь... десять... тринадцать... шестнадцать...

- Серега, атакуем! - командую я.

- Понял, - Крамаренко, как всегда немногословен.

Идем наперерез "фоккерам". Немцы, заметив нас, начинают сбрасывать бомбы. Но делают это только первые восемь машин. Вторая восьмерка курса не меняет. Все ясно: эти будут бомбить, а первые - вести с нами бой. Как бы не так!

Уходим от группы прикрытия.

- Серега, атакую первое звено!

У нас преимущество в высоте и скорости (к "фоккерам" подвешены бомбы, которые в данный момент затрудняют действия врага). Гитлеровцы, видно, не ожидали такой стремительной атаки и, понимая стратегическую бесперспективность боя, начали сбрасывать бомбы и уходить. Я

атакую немецкий самолет и открываю огонь.

- Командир, сзади два "фоккера"!

Вайда спешит мне на помощь. "Фоккеры" Из группы прикрытия настигают меня, и положение мое становится критическим. Сергей, не раздумывая, бросает машину наперерез, видимо решаясь на таран - другой возможности прикрыть меня у него сейчас нет. Но немцы не принимают вызова. "Фокке-вульфы" уходят в сторону, и я добиваю атакованного врага. Тридцать шестой сбитый мною самолет падает где-то на западной окраине Берлина.

- Идем домой, Серега! Все в порядке.

- Понял, командир.

Через некоторое время мы были уже на своем аэродроме.

...Надо сказать, что приближение окончания войны в эти дни ощущалось во всем. И прежде всего в поведении летчиков врага. В их действиях появилась какая-то обреченность, безнадежность. Еще неделю-две назад гитлеровцы сражались упорно и ожесточенно. И вдруг... Словно какая-то пружина сломалась. Завидев наши самолеты, "фоккеры" беспорядочно сбрасывали бомбы, мало заботясь о том, куда они упадут. Гитлеровские асы избегали боя, даже имея численное преимущество. Неужели и правда конец близок?

Нутром чувствую, что скоро долгожданная Победа. И хотя не очень представляю себе, как это вдруг все прекратится - полеты, бои, атаки, сбитые самолеты, - понимаю: война вот-вот кончится. Что там дальше? Говорим об этом после полетов, на аэродроме, в штабе.

- Демобилизовываться рано! - пресекает подобные разговоры Павел Федорович Чупиков. - Война не окончена.

В справедливости этих слов мы убеждаемся очень скоро.

Утро 1 мая. Прекрасная погода, прекрасное настроение. Вылетов не предвидится. Мы стоим километров в пятнадцати западнее Берлина, на аэродроме Шенвальде и вслушиваемся в затихающую канонаду: бои в Берлине заканчиваются. Все спокойно.

И вдруг - тревога! Штаб предлагает полку занять круговую оборону. Техникам и батальону обслуживания выдают гранаты, фаустпатроны. Летному составу приказано находиться в кабинах в состоянии готовности номер один. Оказывается, со стороны Берлина пытается прорваться большая механизированная колонна гитлеровцев численностью до 15-20 тысяч человек. Два полка корпуса генерала Савицкого, оказавшиеся на пути колонны, уже ведут бои (батальоны тылового обслуживания - на земле, летчики - в небе).

Дрались техники отлично, исключительно смело. Отбили у немцев несколько танкеток и не пропустили колонну.

Фашисты, встретив сопротивление, свернули в сторону, и наш аэродром оказался вне угрожающей зоны. Но мы в тот момент еще не знали всех этих подробностей. Поэтому наши техники создавали опорные пункты для стрельбы по наземным целям, батальон обслуживания занял рубежи обороны.

Ждем. В это время нас поднимают в воздух. Приказ краток:

- Разгромить прорывающегося противника с воздуха!

Работать пришлось много. Штурмовка вражеской колонны принесла свои результаты: подавляющее большинство машин было сожжено. Понесли гитлеровцы потери и в живой силе. Остатки колонны были блокированы наземными частями. К концу второго мая для нас целей не оставалось. Война для нас кончилась.

Техники наши, правда, были не очень довольны таким оборотом событий. Вооруженные до зубов, они щеголяли по аэродрому, досадуя, что не удалось сразиться с фашистами на земле. И еще некоторое время вокруг аэродрома грохотали взрывы - это техники тренировались в метании гранат. Пришлось нашему начштаба Я. П. Топтыгину вмешаться: оружие и гранаты, розданные на случай боя с противником, были реквизированы.

И тогда наступила тишина. И впервые за всю войну, за долгие ее годы я вдруг заметил, что на земле вовсю хозяйничает весна. И что мир вокруг удивительно хорош.

Вместо послесловия

Мы, мальчишки 30-х годов, увидев на улице человека с орденом, бежали за ним и заглядывали ему в лицо - "Герой"! Мы страстно завидовали тем, кто дрался в гражданскую, и злились на то, что поздно родились. Мы не знали тогда, что и нам, и нашей Родине предстоят тяжелые испытания войной.

И когда она ворвалась в наши дома, в наши города, в наше небо, мое поколение поднялось в бой.

Нам было тогда двадцать с небольшим. Мы были молоды и, конечно же, любили жизнь. Но мы были готовы погибнуть, погибнуть сегодня, чтобы завтра кончилась война. Мы знали и верили, что каждым боем приближаем Победу.

Многие мои сверстники так и остались молодыми. Им не суждено было увидеть май сорок пятого года. И когда я вглядываюсь в сегодняшних двадцатилетних, я узнаю в них черты моих фронтовых друзей - Ивана Кочеткова, Михаила Арсеньева, Михаила Семенцова, Николая Хорольского, Александра Павлова.

Часто я слышу: "Нынешнее поколение хуже нашего". Это неверно. Не хочу противопоставлять одно поколение другому. У

каждого - своя судьба, своя дорога. Мы почти не имели довоенных биографий - школа, аэроклуб, училище - вот короткая взлетная полоса каждого из нас. Жизнь нынешних двадцатилетних разнообразнее и ярче. И я немного завидую им. Но есть общее, что нас объединяет, - наша Родина.

Вот почему мне захотелось рассказать о войне и молодых ребятах военной поры. Вот почему мне хочется, чтобы встретилось поколение нынешнее со своими сверстниками военного времени.